



**PENGARUH PENGGUNAAN *WIRE SLING* TERHADAP
PEKERJA *TRANSHIPMENT* PADA PT. PURADIKA
BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO
*ANCHORAGE PORT***

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh:

MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN
NIT. 531611306210 K

**PROGRAM STUDI D.IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2020



**PENGARUH PENGGUNAAN *WIRE SLING* TERHADAP
PEKERJA *TRANSHIPMENT* PADA PT. PURADIKA
BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO
*ANCHORAGE PORT***

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

**MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN
NIT. 531611306210 K**

**PROGRAM STUDI D.IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH PENGGUNAAN *WIRE SLING* TERHADAP KEGIATAN *TRANSHIPMENT* PT. PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR DI TABONEO *ANCHORAGE PORT*

DISUSUN OLEH :
MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN
NIT. 531611306210 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, 2020

Dosen Pembimbing I
Materi



POERNOMO DWI ATMOJO, SH.MH.

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19550506 198101 1 001

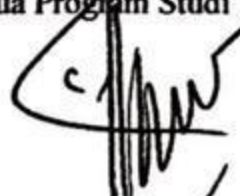
Dosen Pembimbing II
Metodeologi dan Penulisan



TONY SANTIKO, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi TALK



NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pengaruh Penggunaan *Wire Sling* Terhadap Pekerja *Transshipment* Pada PT. Puradika Bongkar Muat Makmur Di Taboneo *Anchorage Port*” karya,


Nama : Musolly Arief Wibowo Al Ichsan

NIT : 531611306210 K

Program Studi : KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal


Penguji I,


ROMANDA ANNAS A., S.ST, MM
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005

Penguji II,


F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T., M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19641126 199903 1 002

Penguji III,


Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN

NIT : 531611306210 K

Program Studi : TALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Pengaruh Penggunaan *Wire Sling* Terhadap Kegiatan *Transshipment* PT. Puradika Bongkar Muat Makmur Di Taboneo *Anchorage Port*” adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang,

2020

Yang menyatakan



MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN
NIT. 531611306210 K

MOTTO

Memulai dengan penuh keyakinan, menjalankan dengan penuh keikhlasan, menyelesaikan dengan penuh kebahagiaan.

Sesuatu yang belum dikerjakan, sering kali tampak mustahil. Kita baru yakin jika kita telah berhasil melakukannya dengan baik. (Evelyn Underbill)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillah.. Puji syukur kehadiran Allah SWT beserta junjungan kita Nabi Muhammad SAW atas berkat rahmat dan hidayahnya. Segenap penghargaan dan penghormatan, karya ini penulis persembahkan untuk :

1. Bapak dan Ibu saya tercinta Sofyantianto Al Ichsan dan Belan Rusyati.
Terima kasih selalu menjadi penyemangat, penguat, pendukung dan segalanya untuk saya.
2. Adik-adik saya, Musda Mulia Alma Ichsan Putri dan Shefira Nur Kirani Ichsan Putri.
3. Keluarga besar PT.Puradika Bongkar Muat Makmur dan PT. Adaro Logistik.
4. Kekasihku nanti.
5. Taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang angkatan LIIL.
6. Teman-teman dan sahabat-sahabat saya yang selalu support setiap waktu.
7. Seluruh keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Pengaruh Penggunaan *Wire Sling* Terhadap Pekerja *Transshipment* Pada PT. Puradika Bongkar Muat Makmur Di Taboneo *Anchorage Port* ”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2019-2020, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan.
3. Bapak Poernomo Dwi Atmojo, SH.MH selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Seluruh dosen, staf dan karyawan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Ayah, ibu serta seluruh keluarga atas doa, nasehat, kasih sayang dan dukungan semangat dalam penulisan skripsi ini.

7. Yang penulis banggakan teman-teman angkatan LIII dan kelas KALK semester II, IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pembaca, guna menambah pengetahuan tentang kegiatan *transshipment* batubara.

Semarang, Juli 2020

Penulis



MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN
NIT : 531611306210.K

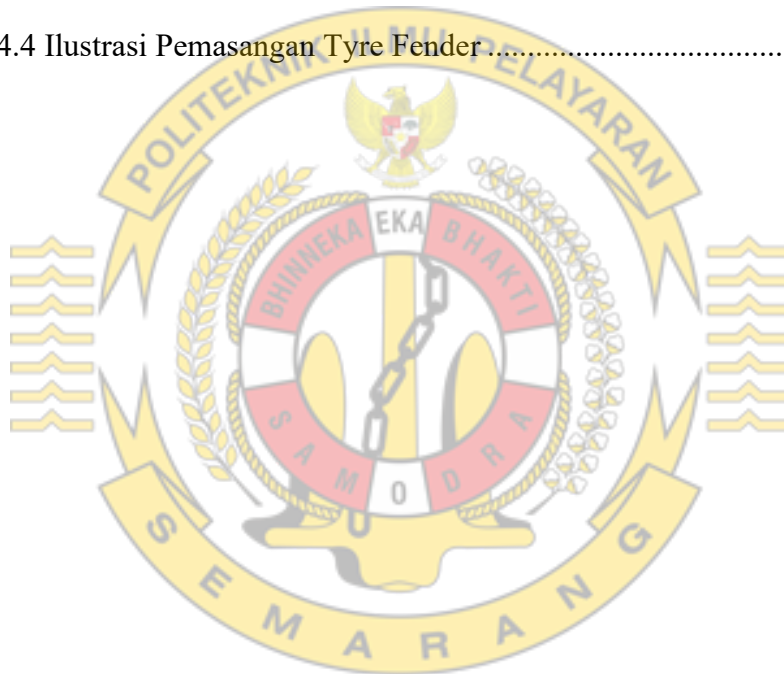
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAK.....	xii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
 BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Sistematika Penulisan	8
 BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka	11
2.2 Definisi Operasional.....	19

2.3 Kerangka Berfikir.....	21
BAB III. METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	24
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	27
3.3 Sumber Data Penelitian.....	28
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	30
3.5 Teknik Keabsahan Data	33
3.6 Teknik Analisis Data.....	33
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	37
4.2 Analisis Hasil Penelitian.....	38
4.3 Pembahasan Masalah.....	50
BAB V. PENUTUP	
5.1 Simpulan	69
5.2 Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Struktural Kepabeanan di Indonesia.....	21
Gambar 3.1 Fishbone Diagram	34
Gambar 4.1 Permata Barito.....	35
Gambar 4.2 Diagram Tulang Ikan.....	50
Gambar 4.3 Ilustrasi Kecelakaan Kerja.....	64
Gambar 4.4 Ilustrasi Pemasangan Tyre Fender.....	64



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Kesimpulan Fishone.....	59
-----------------------------------	----



ABSTRAKSI

Musolly Arief Wibowo Al Ichsan, 2020, NIT : 531611306210.K, “*Pengaruh Penggunaan Wire Sling terhadap Pekerja Transshipment pada PT. Puradika Bongkar Muat Makmur di Taboneo Anchorage Port*”, Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Poernomo Dwi Atmojo, SH,MH , Pembimbing II : Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

Penggunaan *wire sling* pada saat kegiatan bongkar muat menyebabkan beberapa kendala terhadap seluruh pihak bongkar muat yang berkaitan secara langsung pada PT. Puradika Bongkar Muat Makmur. Penggantian tali dengan *wire sling* menyebabkan kurangnya pemahaman kru tentang penggunaan alat yang digunakan, karena serat *wire sling* yang berbeda dengan serat tali memerlukan kompetensi dan kehati-hatian yang lebih. Kurangnya kehati-hatian ini pernah menyebabkan suatu kecelakaan kerja dan berakibat patahnya jari seorang *mooring man*. Penelitian bertujuan untuk mengetahui pengaruh apa saja yang disebabkan oleh penggunaan *wire sling* terhadap para pekerja saat kegiatan bongkar muat berlangsung, serta upaya yang dilakukan dalam mengurangi adanya kecelakaan kerja saat bongkar muat berlangsung.

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah deskriptif kualitatif dengan teknik analisa data *Fishbone Analysis*. Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan cara pengamatan langsung pada objek yang diteliti (observasi), wawancara dengan beberapa responden di PT. Puradika Bongkar Muat Makmur, studi pustaka dan dokumentasi secara langsung pada objek penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian, faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja saat kegiatan bongkar muat berlangsung salah satunya yaitu penggunaan tali *wire* yang tidak sesuai, *wire sling* yang sudah tidak layak pakai dan kurangnya komunikasi antar kru bongkar muat. Penggunaan *wire sling* tanpa *sackle* dengan jarak angkat beban kurang dari 1 meter dengan kru bongkar muat membahayakan karena tegangan tinggi yang ditimbulkan oleh *wire* dan mengantisipasi lepasnya *wire* dari kaitan beban yang dapat mengenai kru bongkar muat. Upaya yang dilakukan pimpinan perusahaan dalam mencegah kecelakaan kerja tersebut yaitu memberi perhatian lebih bagi seluruh kru bongkar muat, pelatihan dini saat penerimaan karyawan baru serta pengecekan kesehatan dan alat – alat sebelum dimulainya bongkar muat.

Kata Kunci : *Pengaruh, Wire Sling, Transshipment, PT. Puradika Bongkar Muat Makmur, Taboneo Anchorage Port*

ABSTRACT

Musolly Arief Wibowo Al Ichsan, 2020, NIT : 531611306210.K, " *Effect of use of Wire Sling on Transshipment activities of PT. Puradika Bongkar Muat Makmur in Taboneo Anchorage Port* ", Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor : Poernomo Dwi Atmojo, SH,MH , 2nd Supervisor : Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E

The use of wire slings during the loading and unloading activities has a positive and negative impact on the crew and the relevant parties directly. From the use of wire sling simplify and strengthen the lifting power of the previously used rope is Manila rope. But in reality the field is not so, because many wire slings are not worth wearing and ever cause a fracture so a mooring man. The purpose of this research is to know what influences are caused by the use of wire slings during the loading and unloading activities and any efforts done in reducing the existence of a work accident during unloading.

This research uses qualitative descriptive methods of data analysis and data collection techniques conducted with interviews, observations, library studies and documentation in the form of photographs of loading and unloading activities.

The results showed that, the factors that caused a work accident during the loading and unloading activities are one of which is the use of improper wire rope, wire sling that is not worth wearing and lack of communication between the loading crew. The impact of other foreman and crew members is inefficient and causes the duration of the loading and unloading process. Another impact that has been experienced is the work accident that causes defects or injuries by one of the loading crew. Efforts undertaken by the Office of PT. Puradika Bongkar Muat Makmur in dealing with the work accident is to pay more attention to all the crew of stevedoring and early training when accepting new employees and checking tools before the start of loading and unloading. Another unrealized effort is the replacement of wire sling spare parts with a new one.

Keywords: Crash, Effect, Use, Wire Sling, Loading

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Semakin berkembangnya dunia usaha membawa dampak positif bagi kehidupan perekonomian di Indonesia. Dapat dikatakan munculnya suatu usaha akan mempengaruhi tumbuhnya usaha lain. Perkembangan usaha industri manufaktur mendorong munculnya usaha Jasa, seperti Jasa Angkutan, Jasa Pengemasan, Jasa Konsultan Pajak, *Freight Forwarder* dll.

Peranan angkutan laut di Indonesia sangat penting artinya karena Indonesia merupakan Negara kepulauan yang memiliki 17.508 pulau. Membina angkutan laut tidak hanya memperlancar hubungan antar pulau/daerah yang merupakan satu kesatuan wilayah (wawasan nusantara) dan juga akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang lebih luas serta merata di seluruh wilayah. Kelancaran angkutan laut membantu mencapai sasaran pembangunan nasional melalui pengembangan potensi yang ada dan lain-lain.

Kedudukan Indonesia secara geografis terletak diantara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudera (Samudera Indonesia dan Samudera Pasific) serta bentuk Negara kepulauan membuat Indonesia strategis bagi jalur pelayaran dan perdagangan internasional terutama jalur selat malaka. Pengangkutan yang efisien dan ekonomis antar Negara yang terpisah oleh laut

adalah kapal laut, mengingat hal tersebut diatas maka Indonesia dituntut berperan aktif dalam mewujudkan transportasi yang aman dan lancar.

Indonesia sebagai salah satu Negara kepulauan merupakan Negara maritime yang sangat penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa. Posisi yang strategis dari pelabuhan-pelabuhan yang menghubungkan daerah pedalaman Indonesia dengan Asia Tenggara dan daerah-daerah dunia lainnya memberikan gambaran bahwa sudah sejak lama rute pelayaran internasional melalui Indonesia, maka peran transportasi laut sangatlah besar dalam menunjang aktifitas penduduknya di bidang perekonomian. Untuk itulah bangsa kita dikenal sebagai bangsa yang maju di bidang maritim. Sebagian besar penduduknya menggantungkan hidupnya dari faktor kelautan dengan menekuni profesi sebagai pelaut dan nelayan.

Transportasi laut sejak nenek moyang kita sudah didayagunakan, hanya saja sarana yang dipergunakan masih sangat sederhana sekali. Mereka menggunakan perahu layar sebagai alat penghubung pada masa itu untuk melakukan perdagangan baik antar pulau bahkan sampai ke Negara lain. Sejak dulu nenek moyang bangsa Indonesia terkenal sebagai pelaut-pelaut yang ulung dan pemberani.

Transshipment adalah aktivitas yang berkaitan dengan pergerakan barang dan alat angkut. Mudahnya disebut alih muatan dari kapal yang satu ke kapal yang lainnya, baik secara langsung (*ship-to-ship*) maupun melalui tempat

penyimpan sementara (*temporary storage*). Dalam dunia pelayaran, *transshipment* pada awalnya diterapkan pada pelabuhan yang karena keterbatasan teknisnya tidak dapat disandari atau melayani kapal yang berukuran besar. Sehingga, muatan (*cargo*) terlebih dahulu diangkut menggunakan kapal berukuran kecil untuk kemudian dialihkan ke kapal yang lebih besar. Praktek seperti ini sering ditemukan pada pengapalan batubara di Indonesia. Untuk mengeksport batubara dari Kalimantan Selatan misalnya, batubara diangkut menggunakan tingkang (*barge*) dari dermaga sungai (yang draft rendah) untuk dipindahkan ke kapal yang lebih besar (umumnya *Bulk Carrier* kapasitas diatas 40 ribu ton) yang berlabuh di lepas pantai. Dalam perkembangan selanjutnya, perdagangan global yang semakin meningkat dan meluas, telah mendorong tumbuhnya aktivitas pelayaran secara massif, rantai distribusi semakin luas dan kompleks. Transshipment kemudian berkembang menjadi strategi untuk mencapai efisiensi dan memperluas cakupan layanan.

Batubara merupakan komoditi ekspor yang cukup menjanjikan dan menguntungkan di masa sekarang ini. Hal ini dikarenakan batubara merupakan sumber daya alam alternatif yang tidak akan habis hingga setengah abad kedepan. Oleh karena itu banyak sekali berdiri perusahaan perusahaan pemilik batubara, pengolah batubara dan pembeli batubara. Dan juga perusahaan yang memberi pengawasan saat proses bongkar muat berlangsung.

Hal itulah yang mendorong ADARO sebagai Pemilik perusahaan batubara untuk mendirikan PT.PBMM (Puradika Bongkar Muat Makmur) sebagai anak perusahaan yang bergerak khusus di bidang pengawasan (*Foreman*) saat bongkar muat / *Transshipment* yang dilakukan di wilayah Taboneo anchorage Kalimantan Selatan. PT. Puradika Bongkar Muat Makmur mempunyai 3 ruang lingkup kerja yaitu:

1.1.1. *Shipper*.

1.1.2. Pengawasan bongkar muat batubara (*foreman*).

1.1.3. Penyandaran *Floating crane* dan tongkang.

Beberapa hal perlu diperhatikan dan memerlukan pekerja yang berkompetensi dibidangnya pada saat kegiatan *transshipment* serta memerlukan banyak alat berat dan alat bantu agar kegiatan muat berjalan dengan baik. Alat-alat yang diperlukan untuk menunjang kegiatan *transshipment* antara lain LCT (*Landing Craft Tank*), *Dozer*, *Loader*, Tanki Bahan Bakar, *Wire Sling*, *Fender* dan *Sackle*. Alat-alat tersebut harus disiapkan dan di cek setiap waktu karena alat-alat tersebut berperan dan berpengaruh penting saat kegiatan *transshipment* berlangsung.

Kegiatan *transshipment* memerlukan pekerja yang memiliki kompetensi tinggi serta alat-alat dengan kondisi baik dan berkualitas. PT.PBMM akan mengeluarkan biaya cukup besar jika dalam melayani *transshipment* terjadi kesalahan. Khususnya pada saat kegiatan pemuatan, apabila terjadi kesalahan

atau insiden dapat menghambat kegiatan lain seperti *near miss* hingga *fatality*. Oleh karena itu, alat-alat bantu *transshipment* sejatinya harus dipantau secara rutin dan dilakukan perawatan secara berkala.

Kesalahan kegiatan *transshipment* dapat mengakibatkan kecelakaan kerja, seperti yang pernah terjadi pada PT.PBMM. Dalam hal ini contoh kecelakaan kerja disebabkan karena adanya alat *transshipment* yang bermasalah yaitu *wire sling* yang sudah tidak layak digunakan dan dapat menimbulkan tegangan tinggi lalu mesin *crane* yang tidak stabil, dimana mesin *crane* tidak terawat dan mesin *crane* yang sudah berkarat karena adanya kontaminasi dengan zat lain. Ada juga kendala alam lainnya yaitu kondisi ombak di *Taboneo Anchorage* yang tidak stabil sehingga sulit untuk menyesuaikan *fender* pada lambung kapal.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis mengambil judul penulisan skripsi

**“PENGARUH PENGGUNAAN *WIRE SLING* TERHADAP KEGIATAN
TRANSHIPMENT PADA PT.PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR DI
TABONEO ANCHORAGE PORT“**

1.2. Perumusan Masalah

Dari uraian tersebut jelas bahwa alat-alat pembantu kegiatan *transshipment* sangat berpengaruh terhadap penggunaannya. Dalam hal ini penulis membahas tentang penggunaan *wire sling* terhadap kegiatan *transshipment*.

Pokok permasalahan dalam skripsi ini penulis rumuskan sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana pengaruh penggunaan *wire sling* terhadap kegiatan *transshipment* PT.PBMM?

1.2.2. Bagaimana upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja saat kegiatan *transshipment* pada PT. PBMM berlangsung?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dapat diuraikan sebagai berikut :

- 1.3.1. Untuk mengetahui apa saja pengaruh positif dan negatif penggunaan *wire sling* terhadap efisiensi pekerja *transshipment* PT.PBMM.
- 1.3.2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja terhadap penggunaan *wire sling* saat kegiatan *transshipment* berlangsung.

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian dan penulisan skripsi ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran. Penulis berharap akan tercapainya manfaat yang baik diperoleh bagi pembaca, seperti :

1.4.1. Manfaat secara teoritis

Penelitian ini merupakan kesempatan bagi penulis untuk meningkatkan ilmu pengetahuan yang lebih tentang penggunaan *wire sling* saat kegiatan *transshipment* dengan menempatkan teori yang sudah didapat tentunya tentang masalah yang diteliti.

1.4.1.1. Bagi penulis

1.4.1.1.1. Menambah ilmu pengetahuan dan pengalaman dalam bidang penggunaan alat bantu *transhipment* serta meningkatkan keterampilan untuk menghadapi dunia kerja yang sebenarnya.

1.4.1.1.2. Penulis dapat mengetahui apa saja pengaruh yang ditimbulkan dari penggunaan *wire sling* terhadap proses kegiatan *transhipment* PT.PBMM.

1.4.1.1.3. Penulis dapat mengetahui tindakan yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja saat kegiatan *transhipment* berlangsung.

1.4.1.2. Bagi Lembaga Pendidikan

1.4.1.2.1. Menambah pengetahuan civitas akademika tentang penggunaan alat-alat dalam kegiatan *transhipment* batubara.

1.4.1.2.2. Dapat digunakan sebagai *literature* dalam proses belajar mengajar serta dapat digunakan untuk pengembangan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan.

1.4.1.3. Bagi perusahaan pelayaran

Dapat terjalinnya hubungan yang baik antara perusahaan pelayaran dengan akademi. Hasil penelitian ini dapat menjadi

informasi serta sebagai referensi yang sekiranya dapat bermanfaat untuk kelancaran dan kemajuan perusahaan.

1.4.2. Manfaat secara praktis

1.4.2.1. Bagi pekerja *transhipment* dapat menambah informasi tentang penggunaan alat-alat yang baik dan benar.

1.4.2.2. Sebagai gambaran dan penjelasan kepada para pembaca tentang penggunaan *wire sling*.

1.4.2.3. Sebagai bahan masukan bagi para pembaca untuk memahami dan mengetahui pentingnya bahaya apa saja yang perlu diperhatikan dalam kegiatan *transhipment*.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan serta mempermudah pemahaman, penelitian skripsi disusun dengan sistematika terdiri dari lima bab yang berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan. Adapun sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

1.5.1. BAB 1 : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan uraian yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

1.5.2. BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, Kerangka pikir penelitian yang merupakan pemaparan menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep serta tinjauan pustaka dan hal-hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian juga menjelaskan dalam menganalisa data yang didapatkan dan kerangka pikir penelitian.

1.5.3. BAB III : METODE PENELITIAN

Didalam metode penelitian ini berisi tentang tinjauan pustaka dan hal-hal yang bersifat teoritis, metode yang digunakan, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data, teknik analisis data. Metode pengumpulan data merupakan berbagai cara yang digunakan untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan dan pemilihan alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

1.5.4. BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisa masalah, pembahasan masalah. Analisis hasil penelitian merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil penelitian yang diperoleh.

1.5.5. BAB V : PENUTUP

Sebagai akhir dari penelitian ini bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternative terhadap upaya pemecahan masalah dan dapat bermanfaat bagi pihak yang terkait sesuai dengan manfaat penelitian.

1.5.6. DAFTAR PUSTAKA

1.5.7. LAMPIRAN

1.5.8. DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengaruh

Menurut Badudu Zain, pengaruh adalah daya yang menyebabkan sesuatu terjadi dalam arti sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu hal ke dalam bentuk yang kita inginkan sehingga perubahan tersebut berpengaruh pada objek untuk menjadi lebih baik atau buruk lagi.

Menurut M. Ali dalam Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Modern mengatakan bahwa kata “pengaruh” dibentuk dari kata dasar “hubung” ditambah dengan akhiran “an” artinya sesuatu yang memiliki pengaruh dampak bagi sesuatu yang lain entah menjadi baik atau buruk.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014 : 613), pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang sehingga karena pengaruh tersebut dapat menjadikan seseorang atau benda menjadi lebih baik lagi atau buruk.

2.1.2. *Wire Sling* (Tali Baja)

Menurut web <http://seoasmarines.com/2017/09/26/wire-sling/html>, pengertian *wire sling* adalah tali baja yang dipotong menjadi ukuran tertentu kemudian salah satu atau kedua ujungnya ditebuk

dan dibentuk mata yang fungsinya sebagai alat kait yang disambungkan pada alat berat atau alat lain. *Wire sling* diciptakan berbeda-beda tetapi tetap sama-sama memiliki mata dan fungsi yang sama pula yaitu sebagai alat bantu angkat dengan pengait, yang membedakan adalah fungsi utamanya di lapangan nantinya, karena setiap tipe *wire sling* memiliki kelemahan dan kelebihan akan aplikasi tertentu.

Wire Sling digunakan untuk memudahkan pekerjaan manusia, karena terbuat dari baja dan berhubungan dengan alat-alat berat, jadi penggunaannya pun harus dilakukan oleh tenaga yang terampil. Pada industri pertambangan *wire sling* banyak digunakan untuk peralatan khusus yang dapat mengangkat *grab* kapal dan alat-alat berat.

2.1.3. Bongkar Muat

Menurut Arso Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya “*Stowage dan Penataan Muatan Indonesia*” (2004 : 7) merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud lima prinsip pemuatan yang baik. Untuk perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, peranan muatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan

alat-alat pemuatan dan ketentuan-ketentuan lainnya, yang menyangkut masalah keselamatan kapal muatan.

Menurut Soegiyanto dan Arso Martopo dalam bukunya “*Stowage dan Penataan Muatan Indonesia*” (2004 : 2), usaha bongkar muat barang adalah kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan pengiriman muatan.

Menurut Arso Martopo dalam bukunya “*Penanganan Muatan*” (2001 : 2), proses penanganan dan pengoperasian muatan didasarkan pada prinsip-prinsip pemuatan :

2.1.3.1. Melindungi Kapal (*to protect the ship*)

Maksudnya adalah untuk menjaga agar kapal tetap selamat selama kegiatan bongkar muat maupun dalam pelayaran agar layak laut dengan menciptakan suatu keadaan perimbangan muatan kapal.

2.1.3.2. Melindungi Muatan (*to protect the cargo*)

Dalam peraturan perundang-undangan internasional dinyatakan bahwa perusahaan pelayaran atau pihak kapal bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan muatan, muatan yang diterima diatas kapal secara kualitas dan kuantitas harus sampai ditempat tujuan dengan selamat dan utuh, oleh karenanya pada waktu memuat, didalam

perjalanan maupun pada saat membongkar haruslah diambil tindakan untuk mencegah kerusakan muatan tersebut.

2.1.3.3. Keselamatan kerja buruh dan anak buah kapal (*Safety of workers and crew*)

Untuk menjamin keselamatan kerja buruh serta anak buah kapal, maka dalam operasi bongkar muat kapal perlu diperhatikan beberapa hal, antara lain;

2.1.3.3.1. Tugas-tugas anak buah kapal selama proses pemuatan dan pembongkaran.

2.1.3.3.2. Keamanan pada waktu pemuatan maupun saat pembongkaran muatan.

2.1.3.3.3. Kelestarian lingkungan (*Environment Protect*)

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat perlu diperhatikan masalah kelestarian lingkungan. Sedapat mungkin hindarkan pencemaran atau kerusakan lingkungan sekitar yang diakibatkan oleh kegiatan tersebut.

2.1.3.4. Memuat atau membongkar muatan secara tepat dan sistematis (*to obtain rapid and systematic loading and discharging*)

Maksudnya adalah melaksanakan bongkar muat diusahakan agar tidak memakan waktu banyak, maka sebelum kapal tiba di pelabuhan utama di suatu negara,

harus sudah tersedia rencana pemuatan dan pembongkaran (*stowage plan*).

2.1.3.5. Memenuhi ruang muat (*to obtain maximal use of available cubic of the ship*)

Untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal, maka tiap perusahaan perkapalan mrnginginkan kapal-kapalnya membawa muatan secara maksimal pula, dimana kapal mempunyai muatan penuh seluruh tanki.

2.1.4. *Transshipment* (Alih Kapal)

Pengertian alih kapal (*transshipment*) dijelaskan dalam peraturan menteri perhubungan nomor: KM.11 tahun 2007 tentang pedoman penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat adalah kegiatan membongkar ataupun memuat muatan dari suatu kapal ke kapal lainnya dan pemindahan muatan dari tongkang ke kapal yang lebih besar dikarenakan kedalaman laut dipelabuhan pemuatan terlalu dangkal untuk kapal besar

Kegiatan ini pada awalnya diterapkan pada pelabuhan yang karena keterbatasan teknisnya tidak dapat disandari atau melayani kapal yang berukuran besar. Sehingga, muatan (kargo) terlebih dahulu diangkut menggunakan kapal berukuran kecil untuk kemudian dialihkan ke kapal yang lebih besar. Praktek seperti ini sering ditemukan pada pengapalan batubara di Indonesia. Untuk mengeksport batubara dari

Kalimantan Tengah misalnya, batubara diangkut menggunakan tongkang (*barge*) dari dermaga sungai (*draft* rendah) untuk dipindahkan ke kapal yang lebih besar (umumnya *Bulk Carrier* kapasitas di atas 40.000 ton) yang berlabuh dilepas pantai.

2.1.5. Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak

dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Wahyu Dwi Kurniawan dan Periyanto (2018), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

Menurut Gianto dalam bukunya “*Pengoperasian Pelabuhan Laut*” (2000:65), Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal yaitu pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik,

tenaga mesin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

2.1.5. Kecelakaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kecelakaan adalah perihal celaka, bencana, kemalangan dan kesusahan. Menurut M. Sulaksmono (1997), Kecelakaan adalah suatu kejadian tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur.

Menurut Heinrich (1980), mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia, atau radiasi yang memungkinkan/dapat menyebabkan injury.

Menurut *International Labour Office* (1989), Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan *injury*, kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.

Menurut Frank E. Bird dan George L. Germain mendefinisikan kecelakaan kapal sebagai suatu kejadian tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian pada manusia, kerusakan properti, ataupun

kerugian proses kerja sebagai akibat dari kontak dengan substansi atau sumber energi yang melebihi batas kemampuan tubuh, alat, atau struktur.

2.2. Definisi Operasional

Menurut Saifuddin Azwar dalam pelaksanaan penelitiannya (2007 : 72), adalah definisi yang memiliki arti tunggal dan diterima secara objektif bilamana indikatornya tidak tampak. Suatu definisi variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik variabel yang diamati agar tidak terjadi kesalahpahaman. Dalam penulisan skripsi ini, terdapat istilah-istilah pelayaran yang digunakan untuk membantu dalam memberikan pengertian. Istilah-istilah tersebut adalah sebagai berikut;

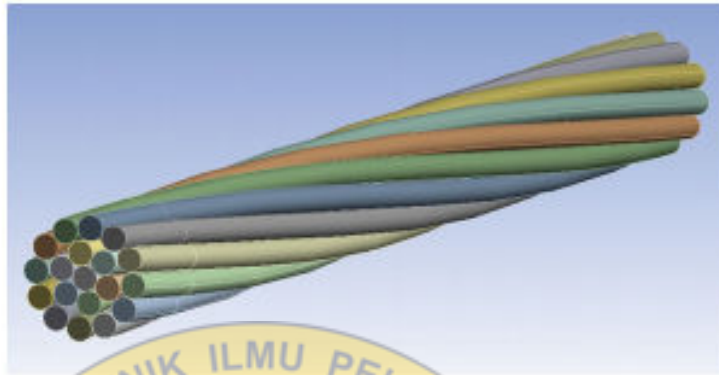
2.2.1. *Foreman* (Pengawas Kinerja)

Foreman adalah jabatan seseorang sebagai jembatan antara *Leader* dan *Supervisor*. Tugas dari *Foreman* adalah sebagai pengawas kerja dan kinerja para buruh dan memastikan penempatan posisi muatan tepat pada posisinya.

2.2.2. *Loading Master* (Pengawas Muatan)

Loading master adalah satu orang yang berasal dari tempat atau terminal yang mana kapal sedang loading atau discharging. *Loading Master* bertugas mengawasi muatan selama pemuatan atau pembongkaran dilaksanakan

2.2.3. *Wire Sling* (Tali Baja)



Wire Sling adalah *wire* yang dipotong menjadi ukuran tertentu, kemudian salah satu atau kedua ujungnya ditekuk dan dibentuk mata yang fungsinya sebagai alat kait yang disambungkan pada alat berat atau alat lain. *Wire sling* diciptakan berbeda-beda tetapi tetap sama-sama memiliki mata dan fungsi yang sama pula yaitu sebagai alat bantu angkat dengan pengait

2.2.4. *Loading* (Pemuatan)

Loading adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari kapal ke kapal untuk dapat dimuati didalam palka kapal atau tanki kapal, dapat didefinisikan yaitu suatu proses memindahkan muatan batubara dari tongkang menuju kapal yang lebih besar.

2.2.5. *Surveyor* (Pemeriksa Kapal)

Surveyor adalah seorang yang ahli dalam bidangnya yang bertugas mengawasi, memeriksa, dan mengecek kapal baik itu muatan ataupun alat kelengkapan agar kapal dapat melaksanakan kegiatan.

2.2.6. *Crane* (Alat Pengangkat Material)



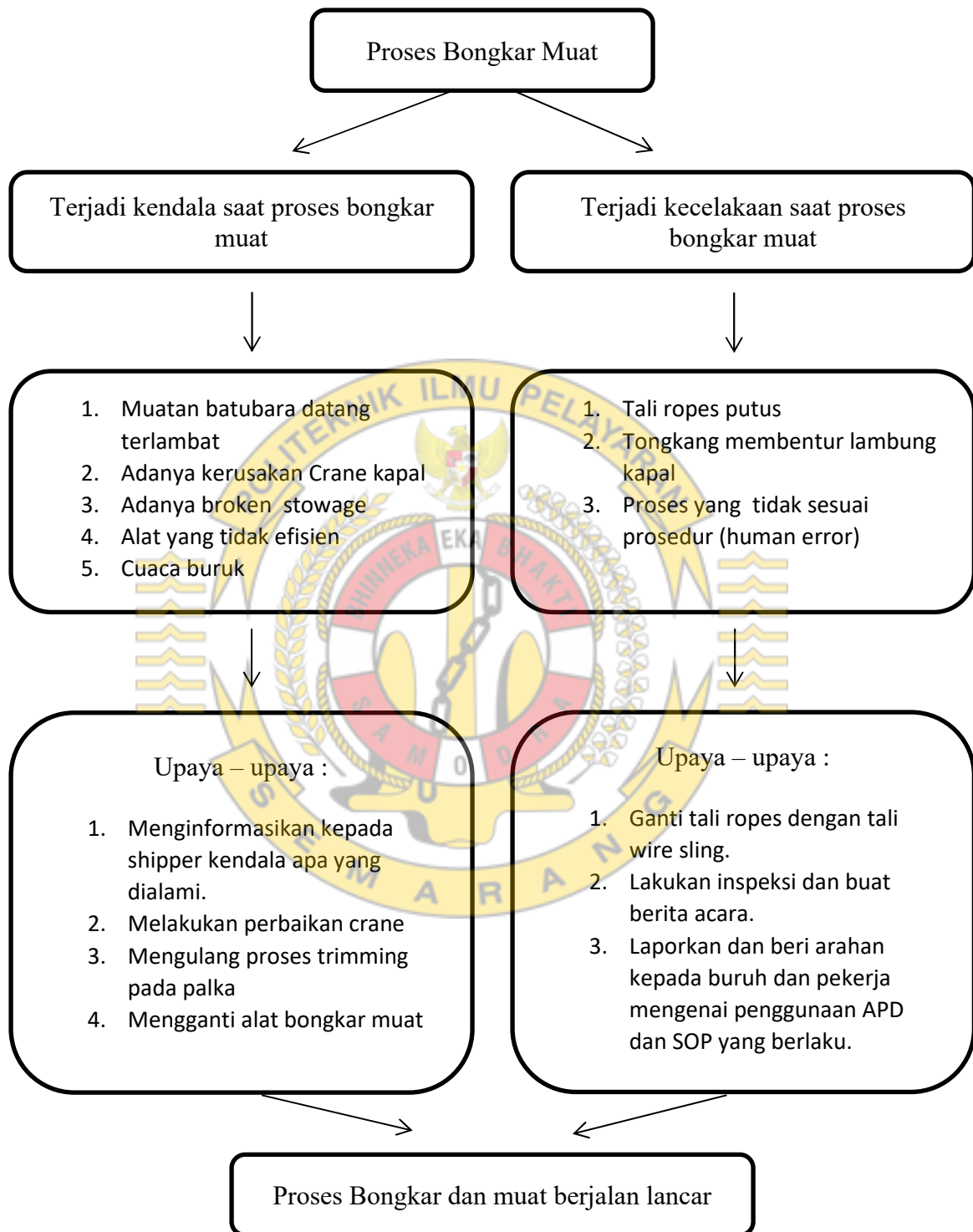
Crane adalah suatu alat pengangkat dan pemindah material yang bekerja dengan prinsip kerja tali, *Crane* digunakan untuk angkat muatan secara vertical dan gerak kearah horizontal bergerak secara bersamaan dan menurunkan muatan ketempat yang telah ditentukan dengan mekanisme pergerakan *Crane* secara dua arah.

2.3. Kerangka Berfikir

Kerangka pikir penelitian adalah bagan dari suatu alur pemikiran yang dijadikan sebagai acuan dalam memecahkan suatu permasalahan yang sedang diteliti secara logis dan sistematis. Kerangka pikir ini digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diangkat oleh penulis. Bisa juga diartikan sebagai mengalirkan jalan pikiran menurut kerangka logis yang relevan untuk menjawab penyebab terjadinya masalah. Untuk membuktikan kecermatan penelitian, dasar dari teori tersebut perlu diperkuat hasil-hasil penelitian terdahulu yang relevan. Setiap bagan atau kerangka pikir yang dibuat mempunyai kedudukan atau tingkatan yang dilandasi dengan

teori-teori relevan agar permasalahan dalam penelitian tersebut dalam terpecahkan. Untuk memudahkan pemahaman penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dilengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut.





Gambar 2.1 : Kerangka Berpikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

- 5.1.1. Terjadi beberapa kendala penggunaan *wire sling* dalam proses bongkar muat batubara terhadap para pekerja bongkar muat yaitu kurangnya persiapan dan pemahaman kru bongkar muat saat proses bongkar muat dilaksanakan dengan belum memahami SOP yang berlaku, adanya kesalahan pada penggunaan *wire sling* saat pengangkatan beban jarak kurang dari 1 meter, kurangnya komunikasi dan pemahaman yang baik antara *Mooring Man* dengan *Crane Operator* karena sarana komunikasi yang terbatas dan tidak efektifnya penggunaan tali (*ropes*) dan *wire sling* yang layak pakai karena sudah tua atau usang. Hal-hal tersebut menjadi faktor-faktor penyebab dalam proses bongkar muat di PT.PBMM.
- 5.1.2. Upaya-upaya pencegahan kecelakaan kerja saat penggunaan *wire sling* dalam proses *transshipment* antara lain yaitu, memahami dan menerapkan *Standard Operational Procedure* (SOP) yang berlaku, penggantian *wire sling* dengan yang berisolator untuk melindungi kru dari adanya serat *wire* yang putus , dan Penggunaan APD (Alat Pelindung Diri) saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

5.2. Saran

- 5.2.1. Penulis menyarankan pekerja bongkar muat hendaknya mengerti bagaimana cara mengatasi penyebab-penyebab yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat seperti memahami bagaimana SOP yang berlaku di perusahaan tersebut, meningkatkan kesadaran dalam penggunaan APD serta cara mengikat dan menyimpulkan tali atau *wire* karena dengan memahami hal-hal tersebut dapat menghindari kecelakaan kerja dimana alat-alat tersebut merupakan alat yang sangat sering digunakan saat kegiatan bongkar muat berlangsung. Serat *wire* sendiri sebaiknya dibungkus dengan *isolator* agar menghindari adanya gesekan langsung serat *wire* dengan tangan para pekerja. Jika alat-alat dan tali tersebut mengalami kerusakan, maka kegiatan bongkar muat akan mengalami kendala atau keterlambatan.
- 5.2.2. Penulis menyarankan upaya pencegahan kecelakaan kerja yang paling utama yaitu pelaksanaan pelatihan kerja terlebih dahulu saat penerimaan pekerja dan pemeriksaan kesehatan sebelum memulai pekerjaan. Pelatihan Pekerja bongkar muat diperlukan karena dapat memberikan pemahaman tentang prosedur kegiatan dan penggunaan alat-alat bongkar muat serta menghindari adanya hal-hal yang tidak diinginkan seperti yang pernah dialami oleh perusahaan. Tingkat

kesehatan dari seseorang mempunyai pengaruh yang besar terhadap produktifitas dan kapasitas kerja. Salah satu upaya pencegahan terhadap penyakit dan menunjang dalam menjaga kesehatan pekerja adalah pemeriksaan berkala yang bertujuan untuk pencegahan, terutama untuk masalah-masalah yang berkaitan dengan penyakit akibat kerja, penyakit yang bersifat kronis, penyakit infeksi terutama yang dapat menular dan jenis penyakit lain yang dapat mempengaruhi produktifitas dan efisiensi pekerjaan.

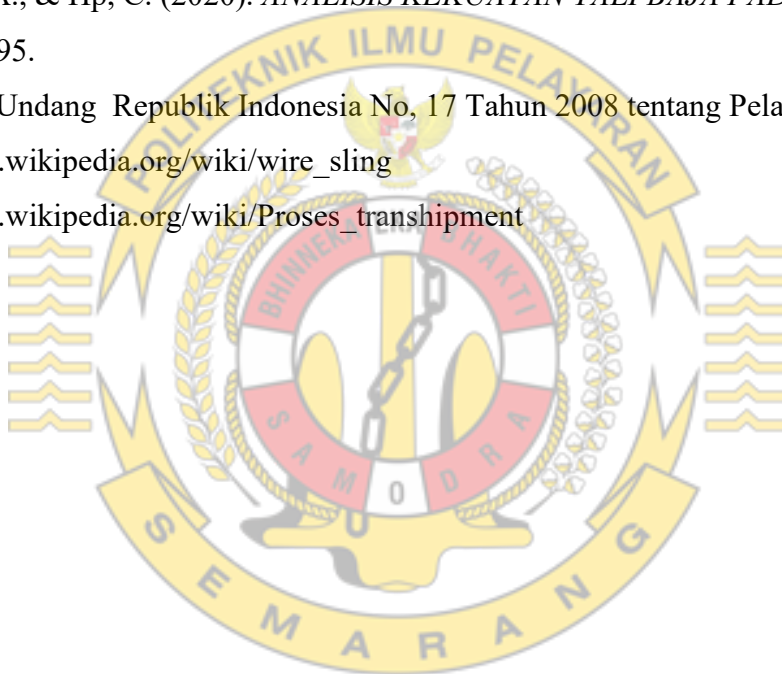


DAFTAR PUSTAKA

- Adris.A.Putra, & Djalante, S. (2016). Pengembangan Insfratraktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. *Ilmiah Media Engineering Vol.6*, 6(1), 84–93.
- Agustinus AnungWidodo dan Suryanto. (2015). *ANALISYS THE IMPACT OF CATCH TRANSHIPMENT BANNING ON LARGE PELAGIC PURSE SEINE FLEETS (Case study on large pelagic purse seine fleets in Indonesiaan FMA 716-717 Based at Bitung)* Agustinus Anung Widodo dan Suryanto.
<https://www.wcpfc.int/record-fishing-vessel->
- Ali, M, 2006, *Kamus lengkap bahasa Indonesia modern*, Pustaka Amani, Jakarta.
- Anwar, S., Efendi, Y., & Dzuhri, A. M. (2016). Perancangan Sistem Informasi Data Trip Lintasan Perhari Cabang Merak Dan Laporan Ke Asdp Berbasis Web Pada Pt. Jemla Ferry. *Studia Informatika: Jurnal Sistem Informasi Jl*, 9(1), 49–71.
- Azwar, Saifuddin, 2007, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Badudu, J,S dan Muhammad Zain, 1996, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Biruk, S. (2015). Dispatching concrete trucks using simulation method. In *Budownictwo i Architektura* (Vol. 14, Issue 2).
- Budi Sitorus, Tulus Irpan Harsono Sitorus, P. R. (2016). Evaluasi Manajemen Sistem Informasi Dan Teknologi Informasi Pelabuhan the Evaluation of Information Systems Management and Port Information Technology. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 03(03), 367–378.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cetakan ke delapan Belas Edisi IV*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Drozhzhyn, O. (2016). Containership Traffic Optimization on Feeder Shipping Line. *Transport and Telecommunication*, 17(4), 314–321. <https://doi.org/10.1515/tjt-2016-0028>
- Efendy, R., Amin, A., Ag, S., Abdullah, A., Hi, S., Mustaqilla, S., Ag, S., & Ag, M.

- (2018). *Pelaksanaan Pengawasan Oleh KPPBC TMP Cabang Terhadap Lalu Lintas Barang Dari Pelabuhan Bebas Sabang. VIII(1).*
- Fauzi, Yan Ir, 2002, *Analisa, Pemahaman, Bongkar Muat ,Usaha dan Penerapan, Edisi Revisi*, Penebar Swadaya, Jakarta.
- Hikmayani, Y., Rahadian, R., Dan, N., Muhartono, R., Besar, B., Sosial, P., Kelautan, E., Gedung, P., Kp, B., Lt, I., Pasir, J., Nomor, P., Timur, A., & Utara, J. (2015). *Effectivity of Ex Foreign Ships Moratorium and Transhipment Policy on Captured Fisheries Business Performance.*
- Hudayana, A., & Utami, T. N. (2017). Analysis of Transhipment Policy on Long Line Fisheries Vessels Business Performance. *Economic and Social of Fisheries and Marine*, 005(01), 78–89. <https://doi.org/10.21776/ub.ecsofim.2017.005.01.08>
- Jonathan, Sarwono, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Kastratović, G., & Vidanović, N. (2015). 3D finite element modeling of sling wire rope in lifting and transport processes. *Transport*, 30(2), 129–134. <https://doi.org/10.3846/16484142.2013.816364>
- Martopo, Arso dan Soegiyanto, 2004, *Penanganan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Martopo, Arso, 2001, *Penanganan Muatan*, Semarang, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Mustari, Mohamad, 2012, *Pengantar Metode Penelitian*, LaksBang PRESSindo, Yogyakarta.
- Redana, I., & Putu Adnyana, I. (2006). Studi Kelayakan Pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 10(1), 54–65.
- Rumaji, & Adiliya, A. (2019). Port Maritime Connectivity in South-East Indonesia: A New Strategic Positioning for Transhipment Port of Tenau Kupang. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 35(4), 172–180. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.12.004>
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R&B*, Alfabeta, Bandung.

- Tjeendra, M., Joewono, T. B., & Santosa, W. (2009). Peningkatan Kinerja Pelabuhan Krueng Geukueh, Lhokseumawe, Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam. *Jurnal Transportasi*, 9(1), 119–130.
- Widoyoko, Eko Putro, 2012, *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Yogi Saputra. (2018). *SKRIPSI ANALISIS KEKUATAN TALI BAJA PADA GANTRY CRANE DENGAN MENGGUNAKAN METODE ANALITIS*.
- Zayadi, A., & Hp, C. (2020). *ANALISIS KEKUATAN TALI BAJA PADA LIFT*. 5(1), 88–95.
- Undang-Undang Republik Indonesia No, 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- https://id.wikipedia.org/wiki/wire_sling
- https://id.wikipedia.org/wiki/Proses_transshipment



Lampiran 1

TRANSKIP WAWANCARA 1

Informan 1

Tanggal Wawancara : 25 September 2019

Tempat/ Waktu : PT. Puradika Bongkar Muat Makmur

Identitas Informan 1

1. Nama : Dendi
2. Jabatan : Foreman Onboard PT. Puradika Bongkar Muat Makmur

Hasil Wawancara

1. Assalamualaikum Mas. Selamat Pagi. Mohon ijin, apakah Mas Dendi sedang sibuk atau tidak? Bolehkan saya meminta waktunya?

Jawab :

Waallaikumsalam Musolly. Selamat Pagi. Iya ini sedang tidak sibuk, silahkan jika ada pertanyaan ditanyakan saja Musolly.

2. Mohon ijin Mas Dendi. Saya ingin bertanya mengenai proses transshipment . Apakah Mas Dendi berkenan?

Jawab :

Saya sangat berkenan, Silahkan Musolly.

3. Saya sudah hampir 1 bulan diberikan tanggung jawab untuk mempelajari proses *transshipment* dan lifting pada PT. Puradika Bongkar muat Makmur. pa pengaruh penggunaan *wire* terhadap kru bongkar muat?

Jawab :

Pengaruh *wire sling* bisa positif ataupun negatif Musolly tergantung pengguna dan pemakaiannya juga, *wire sling* sering digunakan untuk pemindahan alat berat dan juga tanki bahan bakar minyak. Sebelumnya kami menggunakan ropes saja yang dikaitkan dengan sackle, tetapi ditahun ini sudah diganti dengan *wire sling*. *Wire sling* saya rasa lebih kuat dan dapat mengangkat beban lebih berat, akan tetapi banyak pekerja disini yang belum terbiasa dengan penggunaan *wire sling* yang tegangannya sangat tinggi.

4. Saya paham Mas Dendi. Tetapi kemarin kita menjumpai masalah pada proses *transhipment* yaitu adanya insiden patah jari yang dialami seorang mooring man. Saya mau bertanya apakah proses *transhipment* menggunakan *wire* sudah ada SOPnya atau belum ya Mas Dendi?

Jawab :

Sebenarnya proses *transhipment* dan *lifting* alat berat yang ada belum ada SOP nya dikarenakan perlu pembaharuan prosedur tetapi kegiatan harus tetap berjalan juga. Jadi kami masih memakai SOP yang lama dan memberi arahan-arahan pekerja bongkar muat seperti halnya yang disampaikan oleh supervisor. Soal insiden yang pernah terjadi itu seorang mooring man yang baru masuk 3 bulan yang lalu dan belum sepenuhnya beradaptasi dan berkopetensi dengan penggunaan *wire sling*.

5. Lalu kendala-kendala apa saja Mas Dendi yang menyebabkan kegiatan *transhipment* menjadi terhambat?

Jawab :

Kendala-kendala yang menyebabkan kegiatan transshipment terhambat adalah kurangnya kompetensi *crew* terhadap peralatan bongkar muat sehingga diperlukan arahan-arahan dari kami dan kurangnya komunikasi dari *crew* kapal dengan *crew* bongkar muat. kendala seperti ini yang sebenarnya sering terjadi saat akan melakukan proses kegiatan *transshipment* di Pelabuhan Taboneo ini.

6. Lalu mengapa kendala tersebut dapat menyebabkan terhambatnya proses bongkar muat kapal Mas Dendi?

Jawab :

Karena jika penggunaan *wire sling* yang salah akan menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan. Karena banyak *crew* kami yang belum terbiasa dengan tegangan *wire* yang tinggi dan dapat menyebabkan bahaya lalu sarana komunikasi yang kurang menyebabkan kesalahpahaman antar *crew* kapal dan *crew* bongkar muat.

7. Siap Mas Dendi. Menurut Mas Dendi upaya apa yang harus dilakukan agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar, efisien, dan efektif?

Jawab :

Upaya yang harus dilakukan yaitu dengan mengurangi kendala-kendala yang ada seperti pembaharuan SOP yang berlaku serta mengevaluasi kinerja *crew* bongkar muat agar mengerti cara penggunaan *wire* yang baik dan benar. Serat *wire* juga sebaiknya dibungkus dengan isolator selayaknya kabel agar dapat mengurangi gesekan baja dengan tangan para pekerja. Lalu, hal lainnya yaitu

menambahkan sarana komunikasi bagi *crew* bongkar muat agar terciptanya komunikasi yang lebih jelas.

8. Dari penjelasan Mas Dendi, saya paham. Terima kasih Mas atas waktu dan ilmunya. Hal ini sangat bermanfaat bagi saya yang sedang belajar.

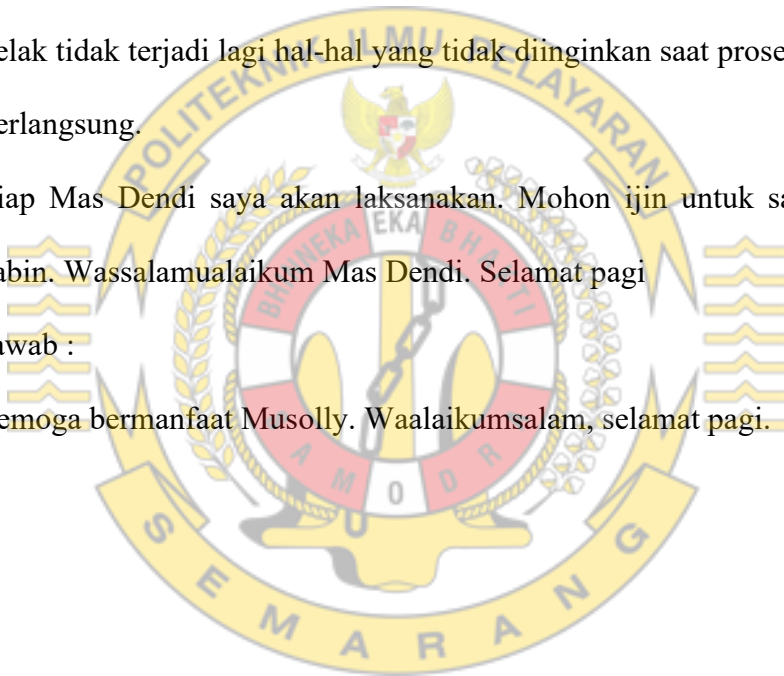
Jawab :

Sama-sama Musolly. Saya harap kamu paham dan mengetahuinya, sehingga kelak tidak terjadi lagi hal-hal yang tidak diinginkan saat proses bongkar muat berlangsung.

9. Siap Mas Dendi saya akan laksanakan. Mohon ijin untuk saya kembali ke cabin. Wassalamualaikum Mas Dendi. Selamat pagi

Jawab :

Semoga bermanfaat Musolly. Waalaikumsalam, selamat pagi.



Lampiran 2

TRANSKIP WAWANCARA 2

Informan 1

Tanggal Wawancara : 26 September 2019

Tempat/ Waktu : PT. Puradika Bongkar Muat Makmur

Identitas Informan 1

3. Nama : Muklim

4. Jabatan : Mooring Man PT. Puradika Bongkar Muat Makmur

Hasil Wawancara

10. Assalamualaikum Mas. Selamat Pagi. Mohon ijin, apakah Mas Muklim sedang sibuk atau tidak? Bolehkan saya meminta waktunya?

Jawab :

Waallaikumsalam Musolly. Selamat Pagi. Iya ini sedang tidak sibuk, silahkan jika ada pertanyaan ditanyakan saja Musolly.

11. Mohon ijin Mas Muklim. Saya ingin bertanya mengenai proses transshipment .

Apakah Mas Muklim berkenan?

Jawab :

Saya sangat berkenan, Silahkan Musolly.

12. Saya sudah hampir 1 bulan diberikan tanggung jawab untuk mempelajari proses transshipment dan lifting pada PT. Puradika Bongkar muat Makmur. Saya ingin bertanya tentang apa pengaruh penggunaan wire terhadap kru bongkar muat?

Jawab :

Pengaruh wire sling bagi saya sedikit menyusahkan karena serat wire yang sering terurai dan bahan nya yang menyebabkan tegangan tinggi sedangkan kami sebagai MooringMan harus mengaitkan dan mengikat wire dengan alat berat dan alat lainnya secara manual sehingga sangat membahayakan.

13. Saya paham Mas Muklim. Tetapi kemarin kita menjumpai masalah pada proses transshipment yaitu adanya insiden patah jari seorang mooring man. Saya mau bertanya apakah proses transshipment menggunakan wire sudah ada SOPnya atau belum ya Mas Muklim?

Jawab :

Sebenarnya proses *transshipment* dan lifting alat berat menggunakan wire belum ada SOPnya dikarenakan perlu pembaharuan prosedur tetapi kegiatan harus tetap berjalan juga. Akan tetapi menurut saya, sebelum di praktekan dilapangan seharusnya sudah ada SOP yang berlaku, karena menimbulkan kerancuan bagi pekerja bongkar muat itu sendiri. Untuk insiden yang pernah terjadi itu yang bersangkutan belum memahami prosedur yang ada.

14. Lalu kendala-kendala apa saja Mas Muklim yang menyebabkan kegiatan transshipment menjadi terhambat?

Jawab :

Kendala-kendala yang menyebabkan kegiatan transshipment terhambat adalah pekerja atau kru yang belum terlalu paham mengenai proses bongkar muat

menggunakan alat yang baru dan minimnya alat komunikasi yang diberikan perusahaan bagi pekerja. Hal ini sudah sering terjadi namun belum ada upaya yang diberikan.

15. Lalu mengapa kendala tersebut dapat menyebabkan terhambatnya proses bongkar muat kapal Mas Muklim?

Jawab :

Tentu saja terkendala, karena jika penggunaan wire sling yang salah akan menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan. Karena pastinya banyak dari pekerja masih belum terbiasa dan paham mengenai tegangan wire yang tinggi dan dapat menyebabkan bahaya lalu sarana komunikasi yang kurang menyebabkan kesalahpahaman antar crew kapal dan crew bongkar muat.

16. Menurut Mas Muklim upaya apa yang harus dilakukan agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar, efisien, dan efektif?

Jawab :

Upaya yang harus dilakukan yaitu pembaharuan SOP yang berlaku serta mengevaluasi kinerja crew bongkar muat agar mengerti cara penggunaan wire yang baik dan benar. Serat wire juga sebaiknya dibungkus dengan isolator selayaknya kabel agar dapat mengurangi gesekan baja dengan tangan. Lalu, hal lainnya yaitu menambahkan sarana komunikasi bagi crew bongkar muat agar terciptanya komunikasi yang lebih jelas.

17. Dari penjelasan Mas Muklim, saya paham. Terima kasih Mas atas waktu dan ilmunya. Hal ini sangat bermanfaat bagi saya yang sedang belajar.

Jawab :

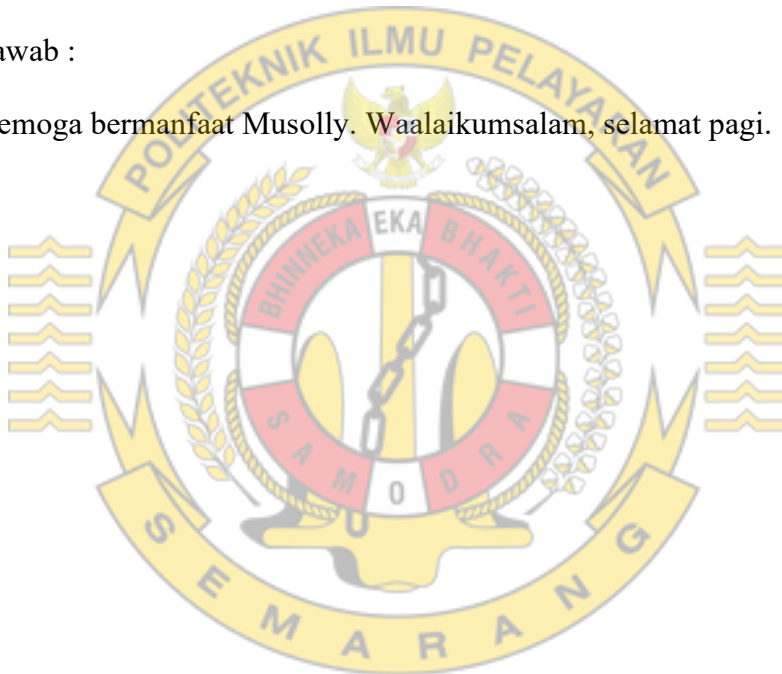
Sama-sama Musolly. Saya harap kamu paham dan mengetahuinya, sehingga kelak tidak terjadi lagi hal-hal yang tidak diinginkan saat proses bongkar muat berlangsung.

18. Siap Mas Muklim saya akan laksanakan. Wassalamualaikum Mas Muklim.




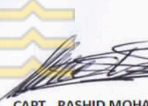
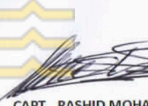
Selamat pagi

Jawab :


Semoga bermanfaat Musolly. Waalaikumsalam, selamat pagi.



Lampiran 3 Stowage Plan

 PT. INDO DHARMA TRANSPORT <small>INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERVICES</small>		STOWAGE PLAN				
<small>Jl. Jafri zam rt. 38 no. 18 Banjarmasin south kalimantan, Indonesia Phone No: +62 0511 4424 551 Fax: +62 0511 4424 570 Email: idt-banjarmasin@idt-shipping.co.id</small>		DEPARTURE DRAFT AFT : 11.554 M FWD : 11.469 M				
		Name of Vessel : <u>MV. MEGHNA PARADISE</u> Flag : <u>BANGLADESH</u> Shipper : <u>PT. VIREMA IMPEX</u> Sailing Date : <u>JUNE, 1st 2019</u> Port of Loading : <u>ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA</u> Port of Discharge : <u>ANY SAFE PORT(S) IN CHINA</u> Discription of Cargo : <u>INDONESIAN STEAM (NON-COKING) COAL</u>				
AFT	HOLD 5	HOLD 4	HOLD 3	HOLD 2	HOLD 1	
	9,550 MT	9,500 MT	9,300 MT	9,500 MT	9,350 MT	
	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	
TOTAL CARGO LOADED :		47,200 MT				
PT. INDO DHARMA TRANSPORT  SANTOS S As Agent		APPROVAL BY:  CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR Master		MV. MEGHNA PARADISE  CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR Master		

Lampiran 4 Report Of Draught Survey



ANINDYA
PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT
INDEPENDENT SURVEYOR & LABORATORY
COAL - MINERALS - OIL & GAS - MARINE

Jakarta
Springhill Office Tower Lantai 18, Jl. H. B. Surobo Ruas D7
Blok D6, Pademangan Timur, Jakarta Utara 14410
Telp.: +62 21 2260 6207

BANDUNG • BANJARBARU • BATULICIN • SAMARINDA • TAMIANG LAYANG • TARAKAN • JAMBI • PALEMBANG • BENGKULU • KENDARI

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY VESSEL

(SPKO No.: 058/SPKO/CD2195042.DSAV-ITJN/0019 FM OPS 01.01.01
Page 12 of 13 Rev 2016)

Vessel Name : MV. MEGHNA PARADISE

Client : PT. VIREMA IMPEX

Loading Port : AYM - ASIM ANG-WEIG

Discharging Port : ANY PORT IN CHINA

Cargo Description : COIL H. BULK

Light Ship / Constant : 8,511.000 / 360.586 MT


Date & Time of Initial : 27-05-2019 / 14.30-15.30

Date & Time of Final : 10-06-2019 / 10.00-11.00 LT


DRAFT STATEMENT

	INITIAL	FINAL
1. Foreward Draft		
Portside	3.37	11.47
Starboard	3.40	11.47
Mean	3.385	11.470
Correction	-0.044	-0.001
Corrected	3.341	11.469
2. Afterward Draft		
Portside	6.55	11.55
Starboard	6.55	11.55
Mean	6.550	11.500
Correction	0.000	0.004
Corrected	6.550	11.504
3. Fore and After Mean Draft	5.023	11.515
4. Midship Draft		
Portside	4.65	11.52
Starboard	4.98	11.52
Mean	4.815	11.520
Correction	0.000	0.000
Corrected	4.815	11.520
5. Mean of Means	4.819	11.51525
6. Quarter Mean of Means	4.865	11.517875
7. Keel Correction		
8. Quarter Mean of Means Corrected	4.867	11.517875
9. Displacement	22,236.760	57,640.715
10. Trim Correction		
1st Trim Correction	-620.847	4.36
2nd Trim Correction	57.608	0.092
Trim Correction		0.085
Trim	3.364	0.095
TPC	40.900	54.070
LCF	-6.203	1.698
MTC	118.530	81.000
LBP	182.00	182.00
LBM	171.23	171.00
Density	1.024	1.023
La	8.39	8.340
Lm	-	-
Lf	2.38	8.380
11. Displacement Corrected for Trim	22,236.760	57,640.715
12. Density Correction	-021.694	-112.470
13. Displacement Corrected for Density	22,215.066	57,528.245
14. Total Deductible Weight	13,343.780	1,456.500
Ballast	11,866.500	147.500
Fresh Water	342.000	210.000
Fuel Oil	1,059.340	1,024.000
Diesel Oil	70.340	70.000
Others / LO	-	-
15. Net Displacement	8,871.286	56,071.745
16. Total Cargo Loaded / Discharged	47,200.459	

PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT



Attending Surveyor



Chief Officer

Note : Draught in Metres (m)
Weight in Metric Tons (MT)
Remark : ROUNDED 47,200 MT
DURING INITIAL AND FINAL DRAUGHT

Lampiran 5 Shipping Order



Date : JUNE 10, 2019

Shipper

PT. VIREMA IMPEX
 TCC BATAVIA TOWER ONE LT 06 SUITE 02
 JL KH MAS MANSYUR KAV 126, KEL. KARET TENGIN ,
 KEC. TANAH ABANG, JAKARTA PUSAT
 INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

XIAMEN XIANGYU LOGISTICS GROUP CORPORATION
 2 UNITS, 5/F, TOWER E, XIAMEN CITY INTERNATIONAL SHIPPING CENTRE
 99 XIANGYU ROAD, MODERN LOGISTICS PARK, XIAMEN CITY,
 FUJIAN PROVINCE P.R. CHINA

SHIPPING ORDER TO THE COMMANDING OFFICER

Please receive on board the vessel the
 under-mentioned goods in good order and
 condition and grand the receipt

Name of Vessel	Port of Loading	Final destination (for the merchant's reference)
MV. MEGHNA PARADISE	ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of Discharge	For Transhipment to	
ANY SAFE PORT(S) IN CHINA		
Shipper Description Of Goods	Gross Weight	
INDONESIAN STEAM (NON-COKING) COAL	47,200 MT	

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

PACKING : IN BULK

COUNTRY OF ORIGIN : INDONESIA



S/O Number
 VIX190602

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office :
 PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 – Indonesia
 Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361
 Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id
 Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id

Lampiran 6 Cargo Manifest



CARGO MANIFEST

PORT OF LOADING : ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
 VESSEL NAME : MV. MEGHNA PARADISE
 FLAG : BANGLADESH
 GRT : 30002

PORT OF DISCHARGE : ANY SAFE PORT(S) IN CHINA
 CAPTAIN NAME : CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
 VOY : 02L/19
 SAILING DATE : JUNE 10, 2019

B/L NO	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEAS
VIX190602	Shipper PT. VIREMA IMPEX TCC BATAVIA TOWER ONE LT 06 SUITE 02 JL KH MAS MANSYUR KAV 126, KEL. KARET TENGIN, KEC. TANAH ABANG, JAKARTA PUSAT INDONESIA	Consignee TO ORDER Notify Party XIAMEN XIANGYU LOGISTICS GROUP CORPORATION 2 UNITS, 5/F, TOWER E, XIAMEN CITY INTERNATIONAL SHIPPING CENTRE 99 XIANGYU ROAD, MODERN LOGISTICS PARK, XIAMEN CITY, FUJIAN PROVINCE P.R. CHINA	INDONESIAN STEAM (NON-COKING) COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY PACKING : IN BULK COUNTRY OF ORIGIN : INDONESIA	Gross Weight 47,200 MT

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office :
 PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 Jalan Berlian No. 13 B-duta Cina, Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - Indonesia
 Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361
 Dinding Sonda email address : rdindingsonda@idb-shipping.co.id
 Agency Operation email address : idb-agency@idb-shipping.co.id

PT. INDO DHARMA TRANSPORT



Cargo Manifest

Lampiran 7 Notice Of Readines (N.O.R)

NOTICE OF READINESS (N.O.R.)

To: PT. Indo Dharma Transport, / Asam Asam, Indonesia. (As Agent)
Cc: Naval Bulk Corp. Shanghai
Cc: Unique Cement Industries Limited

Fm: Master, Meghna Paradise
Dt: 26-May-2019


Dear Sir,

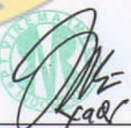
Please be advised that the ship MV. Meghna Paradise, Nationality: Bangladesh, Call sign: S2AM8, under my command has arrived at Asam Asam, Indonesia Anchorage, (Posn: 04 - 07.02S /115 - 11.40E) on **26th May 2019 at 1530 hrs LT (26-May-2019 at 0730 hrs UTC)** and in all respect ready to commence Loading a cargo of 494000 MT Coal in Bulk in accordance with the terms, conditions and exceptions of the relevant Charter party, Time is to count as per the terms, conditions and exceptions of the relevant Charter party.

NOR Tendered at Asam Asam, Indonesia, on **26th May-2019 at 1530 Hrs Lt (26-May-2019 at 0730 hrs UTC)** & Please confirm receipt of this Notice of Readiness by Signing And return the copy.

N.O.R. Tendered at Asam Asam, Indonesia on: **26-May-2019 at 1530 Hrs Lt. (26-May-2019 at 0730 Hrs UTC)**

N.O.R. accepted at Asam Asam, Indonesia on: *As per charter party*atHrs Lt.


Master / Agent


Chtrrs/Shipper/Receiver


Receipt only.

Lampiran 8 Master's Letter

To: PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 Port: Asam Asam, South Kalimantan, Indonesia
 Date: 27-May2019

Master's Letter of Authorization to Sign Bill of Lading

I Hereby Authorize your goodselves to sign Bill of Lading on my behalf in accordance with Mate's receipts, for the cargo loaded on board during the present voyage of the MV Meghna Paradise, Flag: Bangladesh under my command at this port: Asam Asam, Indonesia, subject to the following conditions:

1. Bills of Lading should be in accordance with the terms, conditions and exceptions of the relevant charter party dated.
2. Bills of Lading is to be in strict conformity with the mates receipt as to the quantity, descriptions and marks of the cargo loaded and that all clauses and/or remarks contained in the mates receipt are to be endorsed in full on the Bills of Lading.
3. Following Clauses are to be incorporated in the Bills of Lading:
 - A. "All terms, conditions, clauses, liberties and exceptions of the relevant charter party are herein incorporated."
 - B. "Freight payable as per Charter Party."
4. Please obtain prior approval from Owners/Charterer, before releasing any "Freight Pre-paid" Bills of Lading.
5. Bills of Lading are not to be predated nor postdated.
6. Do not surrender originals to shippers before receiving ship Owner's/Manager's/Charterer's conformation to do so.

PLEASE TAKE A NOTE THAT ANY BILL OF LADING SIGNED BY YOU WHO DO NOT COMPLY WITH THE ABOVE CONDITIONS WILL BE DEEMED TO HAVE BEEN SIGNED WITHOUT MY AUTHORITY.

Should you encounter any difficulty in complying with the terms of this authorization, please contact ship's Owners/Managers/Charterers of this vessel for clarification/further instructions.

Thanking you for your co-operation.




Master
 MV Meghna Paradise;
 Dated: 27-May- 2019.




Acknowledged by,

Lampiran 9 Mate's Receipt



PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Date : JUNE 10, 2019

Shipper

PT. VIREMA IMPEX
TCC BATAVIA TOWER ONE LT 06 SUITE 02
JL KH MAS MANSYUR KAV 126, KEL. KARET TENGSI,
KEC. TANAH ABANG, JAKARTA PUSAT
INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

XIAMEN XIANGYU LOGISTICS GROUP CORPORATION
2 UNITS, 5/F, TOWER E, XIAMEN CITY INTERNATIONAL SHIPPING CENTRE
99 XIANGYU ROAD, MODERN LOGISTICS PARK, XIAMEN CITY,
FUJIAN PROVINCE P.R. CHINA

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under – mentioned goods
In apparent good order and
conditions.
Weight, measure, quality, content
and value unknown

Name of Vessel

MV. MEGHNA PARADISE

Port of Loading

ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

ANY SAFE PORT(S) IN CHINA

Final destination (for the
merchant's reference)

Shipper Description Of Goods

INDONESIAN STEAM (NON-COKING) COAL

Gross Weight

47,200 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

PACKING : IN BULK

COUNTRY OF ORIGIN : INDONESIA


S/O Number
VIX190602


MASTER

PT INDO DHARMA TRANSPORT

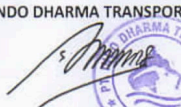
Head Office :
PT. INDO DHARMA TRANSPORT
Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 – Indonesia
Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361
Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id
Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id

Lampiran 10 Statement Of Fact

 PT. INDO DHARMA TRANSPORT <small>INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES</small>		STATEMENT OF FACT	
Name of Vessel		MV. MEGHNA PARADISE	
Date & Day	Weather	Time	Remarks
		17.50 hrs	Sailing permit / Port clearance has received by ship master
		17.50 hrs	Completed shipping documents
		17.50 - 18.30 hrs	Vessel prepared for up anchorage
		18.30 hrs	Vessel departure / sailed from Asam-Asam anchorage
<p>MASTER'S REMARKS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - All Cargo Loaded from Open Barge - NO Delays on Vessel Account - Cargo Quality & Quantity Unknown - Vessel offered 4 Deck Crane & Grabs at all time through out the loading operation - On 4th June, 2019: 1200 Hrs to 2400 Hrs : No Loading due to Stevedores disembarked at their Discretion / waiting for Shippers Loading Plan - On 7th June, 2019: 0000 Hrs to 0800 Hrs : No Loading activity due to waiting for Shippers Loading Plan 			

We hereby certify that the above time records are true and correct :

PT. INDO DHARMA TRANSPORT




SANTOS S
As Agent

PT. VIREMA IMPEX

Mr. YADI
Shipper

MV. MEGHNA PARADISE



CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
Master

to be continued to last page

www.idt-shipping.co.id



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

STATEMENT OF FACT

Name of Vessel		MV. MEGHNA PARADISE		Page No : 2
Date & Day	Weather	Time	Remarks	
		03.36	hrs	03rd Bg. Tiga Saudara / Tb. Tadansa aside at P/side ship (7,186.200 MT)
		03.36	hrs	Resumed loading H2C1, H3C2, and H5C4 fm Bg. Tiga Saudara
		03.36-03.50	hrs	Transfer dozer fm ships deck to barge by C3
		03.50	hrs	Resumed loading H4C3 fm Bg. Tiga Saudara
		08.00	hrs	Shifted loading H2C1, H3C2, H4C3, H5C4 to H1C1, H2C2, H3C3 and H4C4 fm Bg. Tiga saudara
		12.00-13.30	hrs	Stopped loading all crane due to Moslem Friday
		13.30	hrs	Resumed loading H1C1, H2C2, H3C3 and H5C4 fm Bg. Tiga Saudara
		16.54	hrs	Completed loading H1C1, H2C2, H3C3 and H5C4 fm Bg. Tiga Saudara
		16.54-17.06	hrs	Transfer dozer from barge to ship by C3
		17.06	hrs	Cast off Bg. Tiga Saudara / Tb. Tadansa fm P/side ship
		17.06-24.00	hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside
Jun 01, 2019 Saturday	Cloudy	00.00-17.20	hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside
		17.20-18.24	hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship
		18.24	hrs	04th Bg. Prima Sakti 01 / Tb. Prima Star 7 aside at P/side ship (7,342.069 MT)
		18.24	hrs	Resumed loading H1C1, H2C2, and H5C4 fm Bg. Prima Sakti 01
		18.24-18.30	hrs	Transfer dozer fm ships deck to barge by C3
		18.30	hrs	Resumed loading H4C3 fm Bg. Prima Sakti 01
Jun 02, 2019 Sunday	Cloudy	24.00	hrs	Continued loading H1C1, H2C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Prima Sakti 01
		00.00	hrs	Continued loading H1C1, H2C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Prima Sakti 01
		10.00	hrs	Completed loading H1C1, H2C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Prima Sakti 01
		10.00-10.36	hrs	Transfer dozer from barge to ship by C3
		10.36	hrs	Cast off Bg. Prima Sakti 01 / Tb. Prima Star 7 fm P/side ship
Jun 03, 2019 Monday	Cloudy	10.36-24.00	hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside
		00.00-06.48	hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside
		06.48-07.48	hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship
		07.48	hrs	05th Bg. Manna Line 802 / Tb. Serdadu Laksana 122 aside at P/side ship (7,225.150 MT)
		07.48	hrs	Resumed loading H1C1, H2C2, and H5C4 fm Bg. Manna Line 802
		07.48-08.00	hrs	Transfer dozer fm ships deck to barge by C3
		08.00	hrs	Resumed loading H3C3 fm Bg. Manna Line 802
		16.16	hrs	Completed loading H1C1, H2C2, H3C4 and H5C4 fm Bg. Manna Line 802
Jun 04, 2019 Tuesday	Cloudy	16.16-16.36	hrs	Transfer dozer from barge to ship by C3
		16.36	hrs	Cast off Bg. Manna Line 802 / Tb. Serdadu Laksana 122 fm P/side ship
		16.36-24.00	hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside
		00.00-12.00	hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside
Jun 05, 2019 Wednesday	Cloudy	12.00-24.00	hrs	No loading activity due Major Indonesian public holiday Eid Al-Fitr 1440 H
		12.30	hrs	Stevedore and Foreman teams disembark from Ship

We hereby certify that the above time records are true and correct :

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

SANTOS S.
As Agent

PT. VIREMA IMPEX

Mr. YADI
Shipper

MV. MEGHNA PARADISE

CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
Master

To be continued to page no : 3



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

STATEMENT OF FACT

Name of Vessel		MV. MEGHNA PARADISE		Page No : 3
Date & Day	Weather	Time	Remarks	
Jun 06, 2019 Thursday	Cloudy	00.00-24.00 hrs	No loading activity due Major Indonesian public holiday Eid Al-Fitr 1440 H	
Jun 07, 2019 Friday	Cloudy	00.00-08.00 hrs	No loading activity due Major Indonesian public holiday Eid Al-Fitr 1440 H	
		08.00-24.00 hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside	
		17.30 hrs	Stevedore and Foreman teams re-onboard / embark	
Jun 08, 2019 Saturday	Cloudy	00.00-05.00 hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside	
		05.00-06.38 hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship	
	Rain	06.38 hrs	06th Bg. Asia Rider 801 / Tb. Hector 818 aside at P/side ship (6,714.791 MT)	
		06.38-07.00 hrs	No loading activity due to Heavy rain	
	Rain	07.00-07.30 hrs	Transfer dozer fm ships deck to barge by C3	
		07.30 hrs	Resumed loading H1C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Asia Rider 801	
		10.00-21.48 hrs	Stopped loading all crane due to Heavy Rain	
		21.48 hrs	Resumed loading H1C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Asia Rider 801	
		24.00 hrs	Continued loading H1C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Asia Rider 801	
Jun 09, 2019 Sunday	Cloudy	00.00 hrs	Continued loading H1C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Asia Rider 801	
		07.00 hrs	Completed loading H1C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Asia Rider 801	
		07.00-07.30 hrs	Transfer dozer from barge to ship by C3	
		07.30 hrs	Cast off Bg. Asia rider 801 / Tb. Hector 818 fm P/side ship	
		07.30-15.00 hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside	
		15.00-16.00 hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship	
		16.00 hrs	07th Bg. BKP 317 / Tb. Bintang Asodya aside at P/side ship (6,630.814 MT)	
		16.00 hrs	Resumed loading H1C1, H2C2, and H4C4 fm Bg. BKP 317	
		16.00-16.18 hrs	Transfer dozer fm ships deck to barge by C3	
		16.18 hrs	Resumed loading H3C3 fm Bg. BKP 317	
		24.00 hrs	Continued loading H1C1, H2C2, H3C3 and H4C4 fm Bg. BKP 317	
Jun 10, 2019 Monday	Cloudy	00.00 hrs	Continued loading H1C1, H2C2, H3C3 and H4C4 fm Bg. BKP 317	
		02.00-03.00 hrs	Stopped loading all crane due to intermediate draft survey by C/ Officer and Surveyor	
		03.00 hrs	Resumed loading H1C1, H5C4 fm Bg. BKP 317	
		10.00 hrs	Completed loading MV. MEGHNA PARADISE	
		10.00-11.00 hrs	Final draft survey by C/officer and surveyor	
		11.00-14.45 hrs	Waiting shipper export permit (PEB) from shipper	
		12.00 hrs	Cast off BG. BKP 317 / TB. Bintang Asodya fm P/side ship	
		14.00 hrs	Completed all opration	
		14.45 hrs	The shipper export permit (PEB) has received by ship agent	
		14.45-16.30 hrs	Process sailing permit / process port clearance by ship agent	
		16.30 hrs	Sailing permit / Port clearance has been done by ship agent	
		16.30-17.40 hrs	Process delivery port clearance/out and ship's documents to vessel (High Swell)	
		17.40 hrs	Sailing permit / Port clearance arrived on board vessel	
		17.40-17.50 hrs	Hand over sailing permit / Port clearance by ship agent to ship master	

We hereby certify that the above time records are true and correct :

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

SANTOS S.
As Agent

PT. VIREMA IMPEX

Mr. YADI
Shipper

MV. MEGHNA PARADISE

CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
Master

Self

www.idi-shipping.co.id

Statement of fact

to be continued to page no : 4



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Jl. Jafri Zam-Zam No. 18/19 Banjarmasin, South Kalimantan, Indonesia. Phone : +62 511 4424551 Fax : +62 511 4424570 Email : idt-banjarmasin@idt-shipping.co.id

STATEMENT OF FACT

Name of Vessel : MV. MEGHNA PARADISE
 Flag : BANGLADESH
 GRT : 30002
 Name of Master : CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
 Port of Loading : ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
 Port of Discharge : ANY SAFE PORT(S) IN CHINA
 Shipper : PT. VIREMA IMPEX
 TCC BATAVIA TOWER ONE LT 06 SUITE 02
 JL KH MAS MANSYUR KAV 126, KEL. KARET TENGSIN ,
 KEC. TANAH ABANG, JAKARTA PUSAT
 INDONESIA
 Consignee : TO ORDER
 Notify Party : XIAMEN XIANGYU LOGISTICS GROUP CORPORATION
 2 UNITS, 5/F, TOWER E, XIAMEN CITY INTERNATIONAL SHIPPING CENTRE
 99 XIANGYU ROAD, MODERN LOGISTICS PARK, XIAMEN CITY,
 FUJIAN PROVINCE P.R. CHINA

No.	Activites	Time	Date	Bunker	Arrival	Departure
1	Arrived	15.30 HRS	MAY 26, 2019	FO	1060.54 MT	1024 MT
2	Dropped Anchorage P/Station	15.30 HRS	MAY 26, 2019	DO	76.15 MT	75 MT
3	Pilot on Board	---- HRS	----	FW	310 MT	210 MT
4	Anchorage at loading point	15.30 HRS	MAY 26, 2019			
5	Free Pratique Granted	15.30 HRS	MAY 26, 2019			
6	N.O.R Tendered	15.30 HRS	MAY 26, 2019	Draft	Arrival	Departure
7	Port Authority / Agent on board	08.00 HRS	MAY 27, 2019	Fwd	4.31 M	11.469 M
8	N.O.R Accepted	AS PER CHARTER PARTY				
9	Commenced Loading	15.42 HRS	MAY 29, 2019	Aft	6.39 M	11.554 M
10	Completed Loading	10.00 HRS	JUN 10, 2019			
11	Completed shipping Document	17.50 HRS	JUN 10, 2019			
12	Departure / Sailed	18.30 HRS	JUN 10, 2019			
13	ETA Next port	18.30 HRS	JUN 17, 2019	Total Cargo Loaded : 47,200 MT		
14	Initial Draft Survey	AT 14.30 - 15.30 HRS ON MAY 27, 2019				
15	Intermediate Draft Survey	AT 02.00 - 03.00 HRS ON JUNE 10, 2019				
16	Final Draft Survey	AT 10.00 - 11.00 HRS ON JUNE 10, 2019				

We hereby certify that above statement of fact are true and correct

Master Remarks :

SEE PAGE NO.4

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

SANTOS
 As Agent

PT. VIREMA IMPEX

Mr. YADI
 Shipper

MV. MEGHNA PARADISE

CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
 Master



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

STATEMENT OF FACT

Name of Vessel				Page No : 1
MV. MEGHNA PARADISE				
Date & Day	Weather	Time	Remarks	
May 26, 2019 Sunday	Cloudy	15.30 hrs	Ship arrived at Asam-Asam anchorage	
		15.30 hrs	N.O.R Tendered by ship's Master	
		15.30 hrs	Free pratique granted	
		15.30-24.00 hrs	Turning time 12 hours	
May 27, 2019 Monday	Cloudy	00.00-03.30 hrs	Turning time 12 hours	
		03.30-24.00 hrs	Waiting loading schedule from shipper	
		08.00 hrs	Agent and port Authority on board	
		14.30-15.30 hrs	Initial draft survey by chief officer and surveyor	
May 28, 2019 Tuesday	Cloudy	00.00-24.00 hrs	Waiting loading schedule from shipper	
		11.30 hrs	Stevedores on board	
May 29, 2019 Wednesday	Cloudy	00.00-14.00 hrs	Waiting loading schedule from shipper	
		10.30 hrs	LCT Surya Fortune bring loading equipment side at P/side ship	
		10.30-12.00 hrs	Transfer loading equipment and Heavy equipment fm LCT Surya Fortune to ship deck by C3	
		12.00 hrs	Cast off LCT Surya Fortune fm ship	
		12.00-12.45 hrs	Install fenders and mooring lines at P/side ship	
		14.00-15.30 hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship	
		15.30 hrs	01st Bg. Satria Laut 25368 / Tb. Satria Laksana 178 aside at P/side ship (4,520.906 MT)	
		15.30-15.42 hrs	Preparing for loading MV. MEGHNA PARADISE	
		15.42 hrs	COMMENCED loading of MV. MEGHNA PARADISE to H1C1, H3C2, H4C3 fm Bg. Satria laut 25368	
		15.42-24.00 hrs	Loading by 3 cranes at same time also because the LOA of barge can be not available for working 4 crane at same time	
		24.00 hrs	Continued loading H1C1, H3C2, H4C3 fm Bg. Satria Laut 25368	
May 30, 2019 Thursday	Cloudy	00.00 hrs	Continued loading H1C1, H3C2, H4C3 fm Bg. Satria Laut 25368	
		00.00-02.15 hrs	Loading by 3 cranes at same time also because the LOA of barge can be not available for working 4 crane at same time	
		02.15 hrs	Completed loading H1C1, H3C2, H4C3 fm Bg. Satria Laut 25368	
		02.15-02.35 hrs	Transfer dozer from barge to ship by C3	
		02.35 hrs	Cast off Bg. Satria Laut 25368 / Tb. Satria Laksana 178 fm P/side ship	
		02.35-12.20 hrs	No loading activity due to waiting next cargo barge aside	
		12.20-13.20 hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship	
		13.20 hrs	02nd Bg. Bina Sarana VIII / Tb. Marine Vista II aside at P/side ship (7,509.699 MT)	
		13:20 hrs	Resumed loading H3C2 and Started Loading H2C1, H5C4 fm Bg. Bina Sarana VIII	
		13.20-13.40 hrs	Transfer dozer fm ships deck to barge by C3	
May 31, 2019 Friday	Cloudy	13.40 hrs	Resumed loading H4C3 fm Bg. Bina Sarana VIII	
		13.40 hrs	Continued loading H2C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Bina Sarana VIII	
		24.00 hrs	Continued loading H2C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Bina Sarana VIII	
		0:00 hrs	Continued loading H2C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Bina Sarana VIII	
		02.00 hrs	Completed loading H2C1, H3C2, H4C3 and H5C4 fm Bg. Bina Sarana VIII	
	Cloudy	02.00-02.30 hrs	Transfer dozer from barge to ship by C3	
		02.30 hrs	Cast off Bg. Bina Sarana VIII / Tb. Marine Vista II fm P/side ship	
		02.30-03.36 hrs	Processing maneuvering cargo barge a side at P/side ship	

We hereby certify that the above time records are true and correct :

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

SANTOS S
As Agent


PT. VIREMA IMPEX

Mr. YADI
Shipper

MV. MEGHNA PARADISE

CAPT. RASHID MOHAMMED MAMUNUR
Master

Lampiran 11 Standard Operational Procedure

	INSTRUKSI KERJA WORKING INSTRUCTION		
	TRANSFER HE DAN TE		
NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/WI/002/001	NOMOR REVISI : 01	TANGGAL EFEKTIF: 26 DESEMBER 2016

7.4. Proses Transfer HE Dan TE Dari Kapal Ke LCT


- 7.4.1. Foreman onboard menginformasikan kepada PBMM Supervisor/ PBM Supervisor bahwa pemuatan sudah selesai dan meminta agar LCT dapat bergerak ke kapal.
- 7.4.2. PBMM Supervisor/ PBM Supervisor berkoodinasi dengan Master LCT, agar LCT bisa bergerak ke kapal untuk proses pengangkatan kembali HE dan TE ke LCT.
- 7.4.3. LCT bergerak menuju kapal untuk mengambil HE dan TE dan melaporkan jam keberangkatan ke radio operator.
- 7.4.4. Setelah LCT sudah mendekati kapal, Master LCT berkoordinasi dengan foreman onboard bahwa LCT akan sandar ke lambung kanan atau kiri kapal.
- 7.4.5. Foreman onboard berkoordinasi dengan pihak kapal untuk mengamankan posisi gangway kapal.
- 7.4.6. LCT melakukan olah gerak untuk sandar ke kapal.
- 7.4.7. Mooring man membantu proses tambat tali LCT di bolder kapal.
- 7.4.8. Foreman onboard dan Master LCT memastikan LCT sudah sandar dengan aman dan sejajar dengan crane kapal no.3.
- 7.4.9. Pengangkatan HE dan TE dapat dilakukan dengan mengikuti prosedur lifting HE sesuai WI Operation no : PT.PBMM/OPR/WI/002/004
- 7.4.10. Lakukan pengangkatan HE terlebih dahulu.
- 7.4.11. Setelah HE selesai diangkat, kemudian bisa dilanjutkan dengan pengangkatan TE.
- 7.4.12. LCT Crew meletakkan HE dan TE dengan rapi di dek LCT.
- 7.4.13. Foreman onboard memastikan semua HE dan TE sudah semua diangkat kembali ke LCT sesuai dengan jumlah yang tertera pada daftar perlengkapan transshipment.
- 7.4.14. Setelah semua HE dan TE selesai dipindahkan, foreman onboard berkoordinasi dengan Master LCT dan mooring man untuk melepas tali tambat LCT.
- 7.4.15. Tali tambat lepas, LCT bisa melakukan olah gerak keluar dari lambung kapal dan melaporkan ke radio operator.
- 7.4.16. LCT bergerak kembali ke Permata Barito.

7.5. Proses Transfer HE Dan TE Dari LCT ke Permata Barito

- 7.5.1. Master LCT berkoordinasi dengan PBM Supervisor jika LCT sudah mendekati Permata Barito.
- 7.5.2. PBM Supervisor berkoordinasi dengan Master PB untuk meminta melakukan persiapan proses transfer HE dan TE dari LCT ke Permata Barito.
- 7.5.3. LCT merapat pada lambung kanan bagian depan Permata Barito dan Master LCT melapor ke Radio Operator.
- 7.5.4. PBM Supervisor berkoordinasi dengan crane operator PB untuk melakukan persiapan pengangkatan HE dan TE.
- 7.5.5. Pengangkatan HE dan TE dapat dilakukan dengan mengikuti prosedur lifting HE sesuai WI Operation no : PT.PBMM/OPR/WI/002/004
- 7.5.6. Letakkan HE dan TE di dek PB dengan rapi.

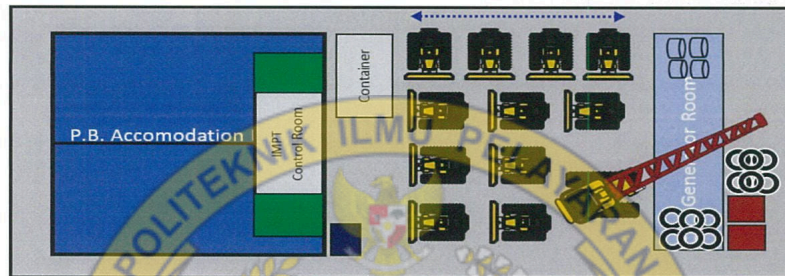
This Working Instruction is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

Page 4 of 6

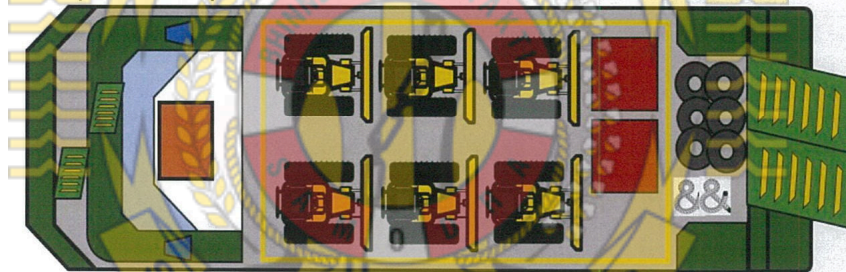
	INSTRUKSI KERJA WORKING INSTRUCTION		
	TRANSFER HE DAN TE		
NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/WI/002/001	NOMOR REVISI : 01	TANGGAL EFEKTIF: 26 DESEMBER 2016

8. SKETSA PENEMPATAN HE & TE PADA PB, LCT DAN DEK KAPAL

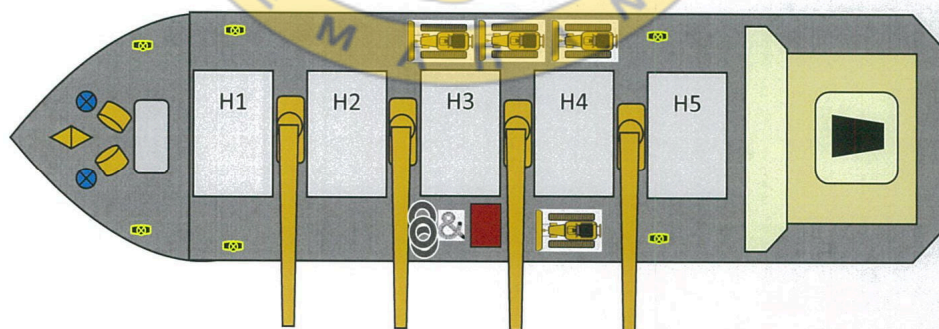
8.1. Penempatan HE – TE pada PB



8.2. Penempatan HE – TE pada LCT




8.3. Penempatan HE – TE pada Dek Kapal






This Working Instruction is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

Page 5 of 6

	INSTRUKSI KERJA WORKING INSTRUCTION TRANSFER HE DAN TE		
NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/WI/002/001	NOMOR REVISI : 01	TANGGAL EFEKTIF: 26 DESEMBER 2016

9. PERLENGKAPAN APD YANG DIGUNAKAN

Safety Helmet 	Safety Shoes 	Glasses 	Hand Gloves 	MASK 
--	---	--	---	---

10. PERALATAN YANG DIGUNAKAN

Alat Komunikasi


11. RIWAYAT PERUBAHAN

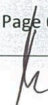
Riwayat perubahan	Nomor revisi	Item yang berubah
01 November 2014	0	Penerbitan pertama
12 Oktober 2016	1	Perubahan form standar WI Review pada proses intruksi kerja


12. LAMPIRAN

Nomor lampiran	Judul lampiran

This Working Instruction is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

Page 6 of 6



	INSTRUKSI KERJA WORKING INSTRUCTION		
	TRANSFER HE DAN TE		
NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/WI/002/001	NOMOR REVISI : 01	TANGGAL EFEKTIF: 26 DESEMBER 2016

- 5.5. **Foreman** adalah orang yang bertugas diatas kapal untuk mengawasi dan bertanggung jawab pada saat proses pemuatan
- 5.6. **Crane** adalah alat bantu yang digunakan dalam proses pengangkatan.
- 5.7. **Gangway** adalah fasilitas kapal yang digunakan untuk akses naik turun orang dari dan ke kapal

6. HAL HAL YANG HARUS DIPERHATIKAN

- 6.1. Pastikan HE dan TE yang akan ditransfer sudah sesuai dengan daftar pengajuan, lulus pengecekan, dan sudah mendapat persetujuan dari Operation Section Head PBMM.
- 6.2. Pastikan HE dan TE bebas dari potensi kontaminasi.
- 6.3. Pastikan alat komunikasi berfungsi dengan baik.
- 6.4. Pastikan terdapat pemandu pada saat proses lifting
- 6.5. Pastikan mesin HE dalam kondisi OFF pada saat proses pengangkatan ke atas dek kapal
- 6.6. Pastikan penerangan cukup pada saat pengangkatan HE dan TE pada malam hari.
- 6.7. Pastikan kondisi cuaca dalam keadaan baik (ketinggian ombak tidak lebih dari 1,5 Meter dan kecepatan angin tidak lebih dari 15 Knot)
- 6.8. Khusus pada saat transfer HE dan TE dari LCT ke kapal harus memperhatikan posisi LCT di bawah angin atau di sisi lambung kapal besar yang tidak terpapar angin secara langsung


7. URAIAN PROSEDURE

- 7.1. **Persiapan Sebelum pengangkatan**
- 7.1.1. PBMM Supervisor menginstruksikan kepada PBM kontraktor (mitra kerja) untuk kembali melakukan persiapan HE dan TE sesuai dengan daftar perlengkapan transshipment yang sudah di cek dan disetujui oleh pihak PBMM.
- 7.1.2. PBMM Supervisor atau PBM Kontraktor melakukan koordinasi dengan kapten PB dan LCT untuk melakukan persiapan transfer HE dan TE
- 7.1.3. Semua pihak yang terlibat dalam proses transfer melakukan pengecekan dan pengetesan alat komunikasi berfungsi dengan baik.
- 7.1.4. Crew PB melakukan pengecekan dan pengetesan crane berfungsi dengan baik.
- 7.1.5. Crew PB melakukan pengecekan sling wire dan hook layak untuk dipakai untuk proses pengangkatan HE & TE
- 7.1.6. Mintalah penerangan yang cukup untuk proses transfer pada malam hari.
- 7.2. **Proses Transfer HE dan TE dari PB ke LCT**
- 7.2.1. PBMM Supervisor memastikan kepada PBM Kontraktor untuk melakukan transfer HE dan TE ke kapal minimal 4 jam sebelum rencana pemuatan dilakukan.
- 7.2.2. LCT sandar ke sebelah kanan bagian depan PB
- 7.2.3. Master PB meminta crew PB untuk mengoperasikan crane dan membantu memasang sling wire.
- 7.2.4. PBM Supervisor menginstruksikan kepada operator HE agar memindah HE ke posisi yang dapat dijangkau oleh crane PB.
- 7.2.5. Pengangkatan HE dan TE dapat dilakukan dengan mengikuti prosedur lifting HE sesuai

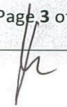
This Working Instruction is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.

Page 2 of 6


Lampiran 9 Standard Operational Procedure

	INSTRUKSI KERJA WORKING INSTRUCTION		
	TRANSFER HE DAN TE		
NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/WI/002/001	NOMOR REVISI : 01	TANGGAL EFEKTIF: 26 DESEMBER 2016

WI Operation no.PT.PBMM/OPR/WI/002/004	
7.2.6. 7.2.7. 7.2.8. 7.2.9.	Lakukan pengangkatan dengan perlahan sampai dengan ketinggian maksimal 3 meter dari dek. Crane kembali melakukan slewing ke arah LCT dengan perlahan. Crew LCT membantu memandu untuk memposisikan HE dan TE di dek LCT. Letakkan HE dan TE dengan rapi di atas dek LCT.
7.3. Proses Transfer HE Dan TE Dari LCT Ke Kapal	
7.3.1. 7.3.2. 7.3.3. 7.3.4. 7.3.5. 7.3.6. 7.3.7. 7.3.8. 7.3.9. 7.3.10. 7.3.11. 7.3.12. 7.3.13. 7.3.14. 7.3.15. 7.3.16.	Master LCT meminta nama kapal beserta titik koordinat kapal tujuan pengiriman HE dan TE ke pihak PBMM. LCT bergerak menuju kapal untuk mengirimkan HE dan TE dan melaporkan jam keberangkatan ke radio operator. LCT berkoordinasi dengan foreman onboard bahwa LCT sudah bergerak mendekati kapal dan menyampaikan estimasi tiba di kapal tujuan. Foreman onboard berkoordinasi dengan pihak kapal untuk mengamankan posisi gangway kapal. Setelah LCT tiba di kapal tujuan, Master LCT berkoordinasi dengan foreman onboard untuk menentukan posisi sandar di lambung kiri atau kanan kapal. Foreman onboard memonitor proses LCT sandar di kapal. LCT sandar di lambung kanan atau kiri kapal. Mooring man membantu proses tambat tali LCT. Tali LCT ditambatkan ke bolder kapal atau pada bagian kapal yang kuat untuk menjadi tempat penambatan tali dan Master LCT melapor ke radio operator. Foreman onboard dan Master LCT wajib memastikan LCT sudah sandar dengan aman, sebelum melakukan pengangkatan HE dan TE. Pengangkatan HE dan TE dapat dilakukan dengan mengikuti prosedur lifting HE sesuai WI Operation no.PT.PBMM/OPR/WI/002/004. Lakukan pengangkatan HE terlebih dahulu ke atas dek kapal dengan menggunakan crane no.3 Letakkan HE dan TE pada sisi kanan atau kiri dek kapal yang aman dan pada area yang luas (Minimal clearance 0,5 meter keliling dari HE), apabila dek kapal tidak cukup luas untuk meletakkan HE dan TE, maka dapat di letakkan kedalam palka kapal. Dilarang meletakkan HE dan TE di atas tutup palka kapal untuk menghindari HE dan TE tergelincir dan jatuh dari atas tutup palka kapal. Foreman onboard memastikan HE dan TE yang diangkat sesuai dengan yang tertera pada list "daftar perlengkapan transhipment". Setelah pengangkatan selesai, LCT cast off dari kapal dan Master LCT melaporkan ke Radio Operator.

This Working Instruction is classified as 'uncontrolled' when printed. Prior to reference of a printed copy, please check the 'controlled' version of the procedure on PT.PBMM in order to ensure that the relevant section is at the correct issue number.	Page 3 of 6 
---	--

Lampiran 9 Standard Operational Procedure

	INSTRUKSI KERJA WORKING INSTRUCTION		
	TRANSFER HE DAN TE		
PEMILIK PROSES	OPERATION	NOMOR DOKUMEN	PT.PBMM/OPR/WI/002/001
PENGENDALI DOKUMEN	MSDC	NOMOR REVISI	01
BERLAKU UNTUK	OPERATION DAN MITRA KERJA PT.PBMM	TANGGAL EFEKTIF	26 DESEMBER 2016

1. LATAR BELAKANG

- 1.1. PT Puradika Bongkar Muat Makmur menetapkan aspek QHSE sebagai landasan utama dalam menjalankan kegiatan operasional bongkar muat batubara.
- 1.2. Untuk mendukung hal tersebut diatas, diperlukan ketersediaan Working Instruction (WI) agar dapat menjadi pedoman yang baku yang harus dilaksanakan oleh semua kapal dan pekerja yang melakukan kegiatan bongkar muat batubara di area kerja PT.PBMM.

2. TUJUAN

Tercapainya proses pemindahan HE & TE ke kapal dan dari kapal yang aman, efektif, dan efisien.

3. RUANG LINGKUP


- 3.1. Operation Section PT. PBMM
- 3.2. Mitra kerja PT. PBMM
- 3.3. Foreman onboard
- 3.4. Kapal
- 3.5. Operator Crane
- 3.6. Operator dozer

4. REFERENSI DOKUMEN TERKAIT

- 4.1. ISO 9001 : 2008
- 4.2. SOP Operation No: PT.PBMM/OPR/SOP/002 – Pemuatan kapal Self Gear
- 4.3. WI Operation No : PT.PBMM/OPR/WI/002/004 – Lifting HE

5. DEFINISI

- 5.1. **Transfer He dan TE** adalah kegiatan pemindahan HE & TE dari Permata Barito ke LCT atau Kapal
- 5.2. **LCT atau Landing Craft Transport** adalah kapal yang digunakan untuk memuat dan memindahkan alat alat berat
- 5.3. **HE atau Heavy Equipment** adalah alat berat yang digunakan untuk mendorong muatan batubara di dalam tongkang dan meratakan batubara di dalam palka kapal. Heavy equipment yang digunakan berupa bulldozer atau wheel loader.
- 5.4. **TE atau Transhipment Equipment** adalah peralatan yang digunakan untuk membantu proses loading transhipment seperti fender, mooring rope, tangki bahan bakar, safety rope, dll.

Dibuat oleh <i>Prepared By</i>  Nelson C Sihombing Date : 07-12-2016	Diperiksa oleh <i>Verified by</i>  Monang Pangaribuan Date : 07-12-2016	Diperiksa oleh <i>Verified by</i>  Puput Dwi Erliyanto Date : 07-12-2016	Disetujui oleh <i>Approved by</i>  Agus Salim Date : 16/12/2016	Page 1 of 6
---	--	--	--	----------------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Musolly Arief Wibowo Al Ichsan
2. Tempat, Tanggal lahir : Cilacap, 02 Januari 2000
3. Alamat : Jalan Dr. Rajiman No.10A RT 02/ RW 12
Gunung Simping, Cilacap
Jawa Tengah, Indonesia
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sofyantianto Al Ichsan
 - b. Ibu : Belan Rusyati
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Al-Irsyad 02 Cilacap, Lulus Tahun 2010
 - b. SMP Negeri 5 Cilacap, Lulus Tahun 2013
 - c. SMA Negeri 3 Cilacap, dan Lulus Tahun 2016
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

PERUSAHAAN : PT. Adaro Logistics

ALAMAT : Jalan Kapten P. Tendean No.180,
Banjarmasin, Kalimantan Selatan

PERUSAHAAN : PT. TOS Indonesia

ALAMAT : Cowell Tower Building 7th floor suite
Jl. Senen Raya No.135, Senen, Jakarta Pusat

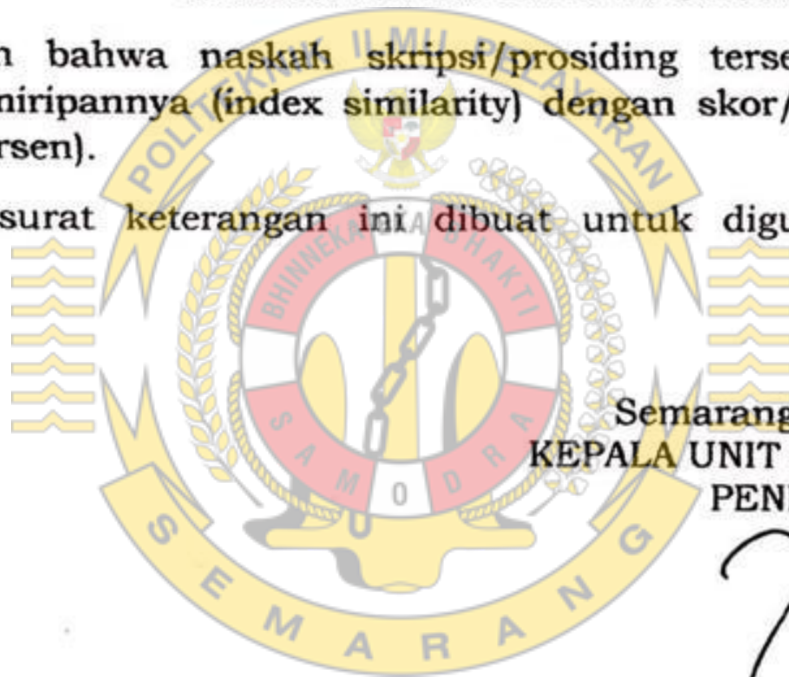
**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 35/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2020**

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MUSOLLY ARIEF WIBOWO AL ICHSAN
NIT : 531611306210 K
Prodi/Jurusan : TALK
Judul : Pengaruh Penggunaan Wire Sling Terhadap Kegiatan Transshipment PT. PURADIKA BONGKAR MUAT MAKMUR di TABONEO ANCHORAGE PORT

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 11 %* (Sebelas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



Semarang, 21 Juli 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Pengaruh Penggunaan Wire Sling Terhadap Kegiatan Transshipment PT. PURANDIKA BONGKAR MUAT MAKMUR di TABONEO ANCHORAGE PORT

ORIGINALITY REPORT

11%

SIMILARITY INDEX

11%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

3%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

pip-semarang.ac.id

Internet Source

3%

2

seoasmarines.com

Internet Source

2%

3

Submitted to Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Student Paper

2%

4

www.scribd.com

Internet Source

2%

5

ejournal.unugha.ac.id

Internet Source

2%

Exclude quotes

☐

Exclude matches

☐

Exclude bibliography

☐